B-(57)

ক্রাইসলারের আত্মকাহিনী

926.2
C-932
W(1)

অনুবাদক :
মৃণালকান্তি বসু

...CHANDRA PUBLIC L...
34440
30.3.62
...

মিত্র ও ঘোষ
১০, শ্যামাচরণ দে স্ট্রীট, কলিকাতা-১২

—তিন টাকা—

Bengali Translation of

Life of an American Workman

BY

WALTER P. CHRYSLER

In Collaboration with

BOYDEN SPARKES

Original title in English published by

DODD, MEAD & COMPANY, NEW YORK

মিত্র ও ঘোষ, ১০ শ্যামাচরণ দে ষ্ট্রীট, কলিকাতা—১২ হইতে শ্রীনিমলেন্দু ভদ্র কর্তৃক
প্রকাশিত ও নিউ মহামায়া প্রেস, ৬৫/৭ কলেজ স্ট্রীট, কলিকাতা—১২ হইতে
শ্রীঅবনীরঞ্জন মান্না কর্তৃক মুদ্রিত।

(এক)

শৈশবের স্মৃতি

জাত যন্ত্রশিল্পী আমি। তাই, কোন জিনিসটি কি ভাবে চলে তা জানবার আগ্রহ আমার চিরকালের। আমার মা বাবা ছিলেন এবিষয়ের পথিকৃৎ। তাঁদেরই একটা যন্ত্র আমার জ্ঞানাহরণে সাহায্য করে; সেই যন্ত্রটি ছিলো একটি বাষ্পচালিত ইঞ্জিন, যার চালক ছিলেন আমার বাবা স্বয়ং। তাঁর কাছে লব্ধ শিক্ষা এবং আমার সহজাত প্রবৃত্তি ও মানসিক প্রবণতা একসঙ্গে এমনভাবে মিলেছে যে, এখন কোনও যন্ত্র চোখে পড়লেই তার চালনা-কৌশল অধিগত করতে চাওয়া আমার স্বভাব হয়ে গিয়েছে।

আশ্চর্য এই, আমার সবচেয়ে পুরোনো স্মৃতি কিন্তু যন্ত্রের বিরুদ্ধে আমেরিকাবাসী এক শ্রেণীর মানুষের বিতৃষ্ণা থেকে উদ্ভূত কোনও একটি দুঃসাহসিক ঘটনার সঙ্গে জড়িত। যন্ত্র বলতে অবশ্য তারা রেলপথের যন্ত্রপাতি এবং তার সঙ্গে সংশ্লিষ্ট অন্য যা কিছু, তাই শুধু বোঝাতো।

আমাদের রান্নাঘরের দেওয়ালে একটি পিতলের বাতি ছিলো। মা আমাকে জার্মাণ রূপকথার যাদুতে ভুলিয়ে ঐ বাতি জ্বালাবার কাজে লাগিয়েছিলেন, যার আচরণে বাতিটিকে একটি জ্যান্ত পদার্থ বলে মনে হতো; কারণ ঊর্ধ্বায়িত দীপশিখায় বাতিটির চিমনীতে যে কালি জমতো, মা তা' রোজ সাফ করতেন।

নগ্নপদ একটা শিশু; চিনি মেশানো এক টুকরো রুটির জন্যে মাকে অহরহ জ্বালাতন করতো। কিন্তু তিনি বল্‌তেন, "তোমাকে ভাঁড়ারে যেতে হবে।" সে-শিশু আমি। তখন আমার বয়স পাঁচ-কি-ছয়।

মা আমাকে আরো বল্‌তেন "বাতিতে তেল নেই, ওটিও তোমারই মতো ক্ষুধার্ত। ওর সল্‌তেটাকে বেশ কিছু তেল খাওয়াতে হবে। নইলে ওর

গোসা হবে, আর অন্ধকারে আমাদের সারারাত রাখবে। তার চেয়ে কানেস্তারাটি নাও; ওতে খানিকটা কেরোসিন তেল নিয়ে এসো দিকি।"

তেলের কানেস্তার মুখে একটা শুক্‌নো, কালো গোল আলু গোঁজা থাক্‌তো। বাবা যেদিন মাসের মাইনে পেয়ে দোকানের হিসাব নিকাশ করতেন, সেদিন ওটাকে বদ্‌লানো হতো।

ঐদিন আমার পরণে ছিল একটা ডোরাকাটা সার্ট ও তার সঙ্গে বোতাম-আঁটা জিনের ছোট্ট প্যাণ্ট। পথ চলতে চলতে খালি কানেস্তারাটিতে ফুলে ভরা আগাছার আঘাত লেগে মাঝে মাঝে সুমধুর টুংটাং শব্দ হচ্ছিল। রাস্তার দক্ষিণদিকে আমরা থাক্‌তাম। আর উত্তরদিকে ছিল দোকানপাট, প্রমোদ-ভবন ও অন্যান্য আকর্ষণীয় স্থান। কানসাসের এলিস্‌ শহরে ছিল আমাদের বাস। রেল তৈরীর এই শহরটি হ্রস্বাকৃতি তৃণভূমি অঞ্চলের কেন্দ্রস্থলে অবস্থিত ছিল।

আমাদের স্বল্পপরিসর ও বিচ্ছিন্ন পল্লীর সন্নিহিত এলাকায় দুইটি পরস্পরে বিরুদ্ধ জীবন-স্রোত বয়ে চলেছিলে'। পূব থেকে পশ্চিমে চলে গিয়েছে রেলপথ; প্রেইরি তৃণভূমির মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়েছে ক্ষুদ্র স্রোত। নদীর বুকের উপর দিয়ে তৈরী হয়েছিলো সেই পথের রেল-সেতু। নদীটি ছিল সহরের এক প্রান্তে, যেন জনমানবহীন প্রান্তরে ওটা এক হরিদ্রাভ স্বপ্নের মালিকা। সুদূর পূর্ব পর্য্যন্ত বিস্তৃত এই রেলপথ ও তার আনুষঙ্গিক কারখানাগুলোকে যদি মানুষের বশীভূত জগতের নানা উদ্দীপনার প্রতীক বলে ধরে নেওয়া হয়, তাহলে এই স্রোতস্বতীটিকে মানুষের জীবনের অন্য এক শ্রেণীর উদ্দীপনার মর্মবিত স্মরণিকা বলে গণ্য করা যেতে পারে। আমার শৈশবে দেখেছি, ঐ নদীর নরম তীরভূমি তৃণভূমির অধিবাসী মহিষ, হরিণ এবং চিতাবাঘ প্রভৃতি বন্য প্রাণীর পায়ের সদ্য ছাপে আঁকা থাক্‌তো। কখনো কখনো মোকাসিন-পরা* এক শ্রেণের

* নরম চামড়ায় তৈরী রেড ইণ্ডিয়ানদের জুতো—অনুবাদক।

প্রাণীর পায়ের ছাপও দেখা যেতো, এরা রেলপথকে সর্বান্তঃকরণে ঘৃণা করতো।

সে সময় সকল ছেলেকেই বেশ মজবুত হয়ে গড়ে উঠতে হ'ত। আমি যেখানে বড় হয়েছি, সেখানে কেউ দুর্বল হলে রক্ষা ছিল না, অন্যান্য ছেলেরা তার প্রাণান্ত ক'রে ছাড়ত। এর ফলে দুর্বল ছেলেরও সব কয়টি সংবেদনশীল অঙ্গ প্রত্যঙ্গ ঘাত-সহ হয়ে যেত, যেমন, কোন উড়ন্ত জিনিসের টুকরোর আঘাত, পাথরের খোঁচানি আর বুটের গোড়ালির মাড়ানির তীব্র যাতনাও খালি পায়ে ক্রমশ সয়ে যায়। এসত্ত্বেও ছোটবেলায় আমার একটা ব্যাপারে নিদারুণ ভয় ছিলো। বর্তমান বাস্তব অবস্থার সঙ্গে অবশ্য এর আর কোন তফাত নেই, যখনই এঘটনার উল্লেখ করেছি, আমার ছেলেমেয়েরা তা' বিশ্বাস করেছে বলে মনে হয়নি। তবু ইতিহাস আমার স্মৃতিশক্তির সপক্ষে; কারণ আমরা যে-সভ্য পরিমণ্ডলে বাস করতাম, সেই সল্পপরিসর সমভূমি অঞ্চলের প্রত্যেকেই রেড ইণ্ডিয়ানদের ভয়ে সন্ত্রস্ত ছিলো।

আমার বয়স তখন মাত্র এক, আমাদের উত্তরদিকস্থ অঞ্চলের বাসিন্দা কাঙ্গার আর তার লোকজনকে হত্যা করা হয়। ১৮৭৮ সালে আমার বয়স সাড়ে তিন, ঐসময় সদার ডাল নাইফের চালনায় উত্তর শায়েনের একদল লোক সাপা ও বীভার নদীর তীরবর্তী অঞ্চলে ডেকাতুর এবং র‍্যলিনস্ কাউন্টির কিছু শ্বেতাঙ্গকে খুন করে। সে সময় অনেক ঘটনা ঘটেছিল এবং ঘট্‌ছিল। রাত্রিবেলায় রান্নাঘরে উনুনের চারধারে আমরা বস্‌তাম। তখন আমাদের কাছে সেসব কাহিনীর পুনরাবৃত্তি করা হতো। আর আমাদের প্রতিবেশীরা এসব কাহিনী শুন্‌তে শুনতে তাদের উষ্ণ কফিপাত্র নিঃশেষ করতো। কান্‌সাসের একজন শ্বেতাঙ্গ রমণীকে রেড ইণ্ডিয়ানরা হরণ করে নিয়ে যায়। তিনি অসংখ্য কাগজের টুক্‌রোয় সাহায্য চেয়ে পত্র লিখেন। ঐগুলো রাস্তায় পড়ে ছিলো, তাদের সূত্র ধরে তাঁর সন্ধান মিলে। আর এসব গল্প কত বারই যে শুনেছি! আমি মনশ্চক্ষে দেখ্‌তাম, অপহৃতা হতাশ নারী কাগজ

ছিড়ছেন, এমনকি পরিধেয় বস্ত্রও খণ্ড খণ্ড করছেন। বড়রা গলার স্বর খাটো করে তাঁর দুনিয়ার কথা আলোচনা করতেন; কিন্তু আমার মতো একজন নির্বাক বালক একটা কথা কিছুতেই বুঝতো না,—রেড ইণ্ডিয়ানরা কেনইবা নারী আর কিশোরীদের বাঁচিয়ে রাখত আর বয়স্ক লোক ও বালকদের মাথার করোটিইবা খুলে নিতো কেন! আমার মাত্র পাঁচ বছর বয়স, সুতরাং করোটি খুলে নেবার ভয় আমারও ছিল, তাই ভয়ে বিবর্ণ হয়ে থাকতাম। আমি জানতাম, এথেকে আমারও নিষ্কৃতি নেই।

সেদিন আমি যখন রেলপথে দোকানের দিকে কেরোসিন তেল আনতে যাচ্ছিলাম, দেখলাম্ একটা ছেলে দৌড়াচ্ছে। সে রেল রাস্তা ছেড়ে সড়ক বরাবর আমার দিকে এগিয়ে এলো। মুখোমুখি হতেই আমি তাকে কি হয়েছে জিজ্ঞাসা করলাম।

'রেড ইণ্ডিয়ান, ইণ্ডিয়ানরা আসছে!' ভয়-চকিত চীৎকারে জবাব দিলো সে।

এখনও ঐদিনের কথা ভেবে আমার গর্বের সীমা নেই, যেহেতু বাড়ীর দিকে ছুটবার সময় এক কৌটা তেলও পড়ে যায়নি; আর মুরগীর ছানা নতন আশ্রয়লাভের জন্যে যতটা উঁচু দিয়ে উড়ে যায়, আমিও ঠিক ততটা উঁচু ঘাস ঠেলে এগিয়েছি। আমি হাঁপাতে হাঁপাতে আমাদের বাড়ীর প্রাঙ্গনে যখন ঢুকলাম তখনও আমার হাতে ঝঙ্কৃত তেলের কানেস্তারাটি ছিল। মাকে হুঁশিয়ার করে দিয়েই আমি অদৃশ্য হয়ে গেলাম। তুফানের সময় থাকবার জন্যে আমাদের একটা ভূগর্ভের আশ্রয় স্থল ছিল। আমি দ্রুত মাটির সিড়ি বেয়ে নীচে নেমে গেলাম।

দ্বিখণ্ডিত চিত্র যেমন মন থেকে মুছে যায় তেমনি এ ঘটনাটির কথাও আমি দ্রুত ভুলে গেলাম। কিন্তু আর একটি ব্যাপারের কথা আমার স্মরণ আছে। এটা পূর্বোক্ত ঘটনারই সূত্রানুসারী। এলিস স্টেশনে একটা বাড়ীর তেতলায় দেয়ালে হেলান দিয়ে একদিন আমি বসে আছি, আর ধূলোর গন্ধ শুকছি। ওটা একটা হোটেলও বটে। বহু লোক এখানে জমায়েত হয়েছিল; মেয়েরা

পুত্রদের পুষ্টির জন্য তিনি মহিষমাংস ভোজন করতেন। এখনও সময় সময় আমার যেন মনে হয়, আমার অন্যতম পৌত্রীর মুখাবয়বের মধ্যে আমার মায়ের বড়ো বড়ো গভীর কালো চোখের ছায়া প্রতিফলিত দেখতে পাই। কখনও বা আয়নায় আমার নিজের চোখেই তাঁর আদল ধরা পড়ে। এম্নি সময়ে প্রতিবিম্ব যেন সত্য হয়, এ আশাই নূতন করে মনে জাগে ; এলিসের প্রতিবেশী আমাদের রান্নাঘরে কফি পান করতে করতে আমার দিকে মাথা নেড়ে বল্‌তেন, "মায়ের আদলই ওয়াল্ট পেয়েছে," তাদের সেই কথা যেন সত্য বলে মনে হয়।

কাজ? যে-গৃহের কর্ত্রী আমার মা, তাঁর ছেলেকে অবশ্যই সেখানে কাজ করতে হয়েছে। তিনি নিজে সব সময় কাজ করতেন, তাঁর কর্মক্ষমতাও ছিলো বিপুল। সূর্য উঠবার আগেই উনুনের লোহার ঢাক্‌নির ঠন্‌ঠনানির শব্দে আমার রোজ ঘুম ভাঙতো। বহু বছর শীতে শুধু তার রান্নার আগুনের তাপেই আমরা শীত নিবারণ করেছি। শীতের সকালের প্রায়ান্ধকারে জ্বলন্ত চুল্লীর উষ্ণতার আরাম উপভোগ করার জন্য আমি প্রায়ই খালি পায়ে একটা মেঝে পেরিয়ে যেতাম। ঐ মেঝের নিকটবর্ত্তী জানলাটা নড়বড়ে ছিলো, তাই ওর ফাটল দিয়ে মেঝেয় বরফ ছড়িয়ে থাক্‌তো। আমার বড় ভাই এড, তার সঙ্গে আমি এক বিছানায় শুতাম। সে ছিলো আমার চেয়ে তিন বছর তিন মাসের বড়। প্রাতরাশের আগে এডকে গরু দুইতে হতো ; কিন্তু আমাকে করতে হতো অন্য কাজ।

স্যুপ্ তৈরী করার মাংস আনতে আমাকে কখনও কখনও প্রত্যূষে পাঠান হতো। আমার ছয় সাত বছর বয়স না হওয়া পর্য্যন্ত এলিসের যে সামান্য কয়েকশো লোক বাস করতো তাদের মধ্যে প্রায় কাউকেই কখনও গরুর মাংস কিনতে দেখিনি।

আমরা সকলেই মেষের মাংস খেতাম। এ মাংস পাওয়া যেত যেমন প্রচুর, তেমনি দামেও ছিল সস্তা। এখান থেকে কিছু মাংস আবার জলপথে পূর্বদিকস্থ

অন্যান্য সহরে পাঠানো হতো। মা পছন্দ করতেন শিরদাঁড়ার শেষাংশের মাংস। একটি বড় কাল লোহার কড়াইতে তিনি এই মাংসের স্যুপ চড়াতেন। তার তৈরী স্যুপের মতো এমন সুস্বাদু স্যুপ আমি আর কখনো খেয়েছি বলে মনে পড়ে না। যেদিন স্যুপ তৈরী হতো, সেদিন মা আমাদের তা দিতেন না—পর দিন সকলে প্রাতরাশের সময় গরম গরম এই স্যুপ খাবার সৌভাগ্য আমাদের হতো। বাস্তবিক, প্রাতরাশের কী বিপুল আয়োজন দিয়েই না উনবিংশ শতাব্দীর নবম দশকে কানসাসবাসীর জীবন সুরু হ'ত। স্যুপের পর থাকত আলু শিককাবাব, আর কেক। বাড়ীতে ভুট্টার 'হমিনি' তৈরী হ'তো। কিন্তু তা'ও মায়েরই দৌলতে। 'হমিনি' তৈরীর জন্য হলদে রঙের শস্য কণাগুলিকে অনেকক্ষণ ধরে লাই জলে ভিজিয়ে রাখতে হ'ত তাদের শক্ত আস্তরণটা খসিয়ে ফেলার জন্য। তারপর কেবল। 'হমিনি'র মধ্যে রান্নাকরা মাংসের রসানি পুরে দেওয়া হ'ত। এর জন্য যে শস্য প্রয়োজন হতো, তা'ও মা জমাতেন। তাঁর একটি বাগান ছিল, সেখানে আগাছা বরদাস্ত করা হতো না। সামর্থ্য, কর্মকৌশল অথবা ইচ্ছাশক্তির অভাবের জন্য তিনি কোন কাজই এড়িয়ে যেতেন না।

আজকাল সময় সময় ক্ষৌরকারের দোকান থেকে এক প্রকার নরম কঁ্যাচ কঁ্যাচ শব্দ অস্পষ্টভাবে আমার কানে ভেসে আসে। ছেলেবয়সে আমাদের রান্নাঘর থেকেও এরকমের কর্কশ কঁ্যাচ কঁ্যাচ শব্দের চড়া আওয়াজ শুনতে পেতাম। মনে হয় ক্ষৌরকারের কাঁচির এই অস্পষ্ট শব্দ সেই চড়া আওয়াজেরই প্রতিধ্বনি। ক্ষৌরকারের মোলায়েম তোয়ালের স্পর্শে আমার মুখমণ্ডল ও মন ক্লেদমুক্ত হতে থাকে, কিন্তু এই শব্দ শুনতে শুনতে আমার তন্দ্রা আসে। আর আধা ঘুমঘোরে আমি আমার অতীত জীবনে তলিয়ে যাই, আর ক্ষুরের শব্দে সেই অনুভূতি তীব্রতর হয়। আমার বাবা আমাদের রান্নাঘরকেই একমাত্র ক্ষৌর কর্মশালা বলে জানতেন, আর মা-ই তাকে সবসময় কামাতেন, তা'র চুল কেটে দিতেন। পয়সা খরচ না করে যা' পাওয়া যেত, তা'র জন্যে আমরা কখনো অর্থব্যয় করিনি।

প্রত্যেক রবিবার সকালে বাবা দাড়ি কামাতেন; গীর্জায় যীশুভজনার এটি ছিলো একটি অঙ্গ। পাশ্চাত্ত্যের পুরুষদের মধ্যে প্রচলিত ফ্যাশান অনুযায়ী তাঁর উর্ধ্ব ওষ্ঠের উপরিভাগে চক্‌চকে কাল গোঁফ সবসময়ই শোভা পেত; আবার তাঁর মুখের দুই কোণে গোঁফ-জোড়া ঈষৎ অবনমিত থাক্‌তো। এটি একরকম ঠিক ছিল; কিন্তু তাঁ'র গালপাট্টা, ঘাড় ও থুথনিতে লোমবৃদ্ধি মা'র কাছে খুবই বিরক্তিকর মনে হতো; তাঁর বাগানে আগাছার মতো এ-ও ছিলো তাঁর কাছে অসহ্য। কাজেই মা'র বাক্যধ্বনি বিদ্ধ হয়ে বাবা জানালা ও স্টোভের মাঝখানে বস্‌তেন; আর স্টোভে একপাত্র জল গরম হতে থাক্‌ত। ভুলে গেছি, কী করে ব্রাস জোগাড় হতো; কিন্তু ভুল্‌তে পারি না, চর্বি ও সোডা সহযোগে সাবান বাড়ীতেই তৈরী হতো, আর তা-ও প্রায়ই আমারই শ্রমে। বাবার থুংনিতে বুড়ো আঙ্গুল দিয়ে মা নাড়া দিতেন; তারপর তিনি বাবার মাথা ঝাঁকুনি দিয়ে দাড়িতে অসংখ্য বুদ্‌বুদ রচনা করতেন। যখন এগুলো ফেনায় পরিণত হতো, তখন মা কামাতে শুরু করতেন।

আমার বাবার চামড়া যে বেশ পুরু ছিল, তা হলফ করেই বলা যায়। কানসাসের ক্ষৌরকার, বায়ুবেগ ও তুসারঝড়ের সঙ্গে বাড়ীর তৈরী সাবানও তাঁকে সহ্য করতে হতো। কিন্তু তাঁ'র গাত্র-চর্ম পশুর চামড়ার মতো কর্কশ হলেও হৃদয় ছিল কোমল। তাঁ'র সন্তানদের মধ্যে দুটো ছেলে কুকুর-ছানার মতো লড়াই করতাম, বাগ মানানো সম্ভব ছিল না আমাদের; প্রায়ই শাসন করার দরকার হ'তো। কিন্তু এসত্ত্বেও রেগে গিয়ে তিনি আমাদের গায়ে হাত তোলেননি কখনো। তিনি আমাদের বুঝিয়ে সুজিয়ে বশ মানাতেন; কিন্তু তাঁর বিশাল বাহুদুটি আর দৃঢ় মুঠি কখনো আমাদের পিঠে পড়েনি। তাঁর বহু চিত্রই আমার মানসপটে আঁকা রয়েছে; যেমন, তাঁর হাতে রয়েছে আঁকার বুরুশ, একটি হাতুড়ী বা করাত। পরিবারের লোকজনের জীবনযাত্রা উন্নততর হোক, ওটাই ছিলো তাঁর কাম্য। আমাদের তিনটে বাড়ীর মধ্যে এলিসের প্রথম বাড়ীটি খুবই সাদাসিদে ধরণের ছিল, ওটাকে

কোনরকমে খাড়া করা হয়েছিল। শীতকালে এর ফাটল দিয়ে বরফ ঢুক্‌তো। বাড়ীটায় একটা ছোট্ট ঢাকা বারাণ্ডা, আর যুক্ত রান্না-খানা শোবার ঘর ছাড়া দুটো শোবার ঘর ছিল। এটা কি রেলরাস্তার ধারের সরাইখানা? আরে না, না। এটা হাঙ্ক ক্রাইস্‌লারের বাস্তু বাড়ী। আমার মা আমাদের প্রতিবেশীদিগকে বাড়ীটা ঘুরিয়ে ঘুরিয়ে দেখাতেন, আর তাঁর বুক গর্বে ভরতো।

কারণ, তারা তখনো প্রেইরির তৃণভূমিতে আধা ভূপ্রোথিত ঘাসের চাপড়ার বাড়ীতে বাস করতো।

আমরা সৌভাগ্যবান। কারণ বাবা রেলে কাজ করতেন বলে আমরা রেলের কয়লা কিনতে পারতাম, কিন্তু এদিকের আর আর অনেকে গরু বা মোষের গোবরের ঘুঁটে ছাড়া জ্বালানি পেতো না। শিকারে গিয়ে শীতে আমার হাত অবশ হয়ে যেতো; এমন কি বন্দুকের ঘোড়া টানবার শক্তি থাকতো না। তখন আমি বহুবার ঘুঁটের আগুনের তাপে হাত গরম ক'রে নিয়েছি। কিন্তু বাড়ীতে জ্বালানি কয়লা-ভর্তি একটা কুঠরী ছিলো। আমার দাদা এড ও আমাকে কয়লা জ্বালানো ছাড়াও কাঠ ভাঙ্গতে হতো। একাজে আমরা অবহেলা করলে বা মা'র আদেশ বিন্দুমাত্র অমান্য করলে তিনি আমাদের চাপড়াতেন। চুলের বুরুশ ছিলো তাঁর কর্তৃত্বের দণ্ড। শারীরিক শাস্তির কথা বলো? যখন মা আমাদের কান মলেও কিছু করতে পারতেন না, তখন এমন জোরে বলতেন যে মনে হতো একজন মেজর জেনারেল শাস্তি দিচ্ছেন। একদা সেই চুলের বুরুশটি আমার গোপনাঙ্গে চেপে ধরা হয়েছিল। সতেরোর মত বয়স হলে তবে আমি এ নির্যাতন থেকে রেহাই পাই। আমি তখন বা কখনও শান্তশিষ্ট ছিলাম না, কিন্তু গায়েগতরে বেশ বড়সড় হলেও আমাকে তার হাঁটুর মধ্যে চেপে রাখার শক্তি মার ছিলো। যে পর্যন্ত না আমার আর্তনাদে তার প্রত্যয় হতো যে আমি অনুতপ্ত হয়েছি আর আমার দুর্বুদ্ধি দূর হয়েছে, সে পর্যন্ত তিনি আমাকে ঠাস্‌তেন।

আমার মা-বাবা আদর্শ দম্পতি ছিলেন। তাঁরা ছিলেন কঠোর শ্রমশীল; একটি পরিবারের ভরণপোষণ ও উন্নতিকল্পে আত্মনিবেদিত।

আমার মা'র বাঁধা কুমড়োর ছক্কা সারা এলিসে প্রসিদ্ধি অর্জন করেছিলো, কিন্তু আমার মনে হয়, হেনরি ক্রাইসলা'রর খ্যাতি ইউনিয়ন প্যাসিফিক রেলপথের এক প্রান্ত হতে অন্য প্রান্ত অবধি বিস্তৃত ছিলো। এ ডিভিসনে তিনিই ছিলেন সবচেয়ে নিপুণ ইঞ্জিন-চালক। রেল-কোম্পানী যখন প্রথম কয়লা চালিত ইঞ্জিন চালু করে তখন তাকেই তারা সেই ইঞ্জিনটাকে চালাবার উপযুক্ত বিবেচনা করেছিলো। ইঞ্জিনটি সকাল সাড়ে সাতটায় এলিস থেকে হুস হুস্ হুস্ শব্দে ধোঁয়া উদ্গীরণ করে পূর্বদিকে যাত্রা করত। ওর চলাচল আমি চেয়ে দেখতাম। আর সকাল ৮টায় বিদ্যালয়ে গিয়েও ওরই কথা চিন্তা করতাম।

যখন তিনি বাড়ী থেকে বেরুতেন তখন আমি তার পাশে পাশে চলতাম, আর ঝুলান খাবারের পাত্রটি কষে টানতাম। তিনি একটি বড় আগ্নেয়াস্ত্র সঙ্গে নিয়ে যেতেন, ঐটে তার কোটের নীচে ঢুকান থাকত। ওর একটা কাল বাট ছিল, ওটা হাতের মুঠোয় রাখা চলতো। আমার যখন দশ বছর বয়স তখন ঐ অস্ত্রের হাতলটি ঠিক আমার বাড়ীতে কাটা কাটা কদমছাট চুলের সমস্তরে ও উৎসুক চোখের ঠিক উপর ভাগে লম্বমান থাকতো। সব সময় আমি তাঁকে 'বাবা' বলতাম। উগ্রমেজাজ তাঁর ছিল না, তিনি ছিলেন বেলের চাকুরে। তবে আমি গর্ব করে বলতাম যে, এডের মতো বয়সে বাবা সৈনিক ছিলেন। কথাটা ঠিক।

আমার বাবা কানাডীয় বংশোদ্ভব, তাঁর যখন বয়স মাত্র পাঁচ কি ছয় তখন অণ্টারিওর চাথাম থেকে তাঁকে কানসাস সহরে আনা হয়। তার পূর্ব-পুরুষগণ চাথামের পত্তন করেন আর তাঁর বংশধরদের জার্মান রক্ত ছিল। আমাকে নিয়ে আট পুরুষ আগে এক ব্যক্তি জার্মানী থেকে আমেরিকায় আসেন, তিনি তার নামে বানান লিখতেন, গ্রাইসলার (Greisler)। জার্মানীর

রাইন উপত্যকার কোন প্রোটেস্ট্যাণ্ট খৃষ্টান জন্মভূমির মায়া ছেড়ে প্রথমে হল্যাণ্ড, পরে বৃটেন এবং সবশেষে প্লীমাথ থেকে জাহাজে করে নিউ ইয়র্ক যাত্রা করেন। তিনি তাঁদের অন্যতম। আমেরিকার গৃহযুদ্ধ আরম্ভ হবার পর মাত্র বার বছর বয়সে বাবা বাড়ী থেকে পালিয়ে কানসাসের আর্মারডেলে এসে দ্বাদশ কানসাস রেজিমেণ্টের ভেরিবাদকরূপে (Drummer boy) নিজ নাম তালিকাভুক্ত করেন। আমার ঠাকুর্দা বাবাকে ফিরিয়ে নিয়ে যেতে চেষ্টা করেন; কিন্তু গৃহ-যুদ্ধের শেষ পর্যন্ত তিনি ঐ বাহিনীর ভেরি-বাদকের কাজেই আসীন ছিলেন। সৈনিকজীবনে অনাহার জনিত ক্ষুধা অথবা তুষারপাত বা বৃষ্টিতে শুধু মাত্র কম্বল সম্বল করে শোবার কাহিনী আমি বাবার মুখ থেকে অনেক শুনেছি। কিন্তু কষ্ট ভোগ সত্ত্বেও তিনি ছিলেন অক্ষত। মনে হয়, সেনাবিভাগে তাঁর চেয়ে বেশী সুস্থ কোন লোক ছিল না। সাতাশ বছর ধরে একটানা তিনি এলিস থেকে যাত্রীবাহী ট্রেন চালিয়েছেন; কিন্তু একদিনও তিনি কামাই করেননি। তবে যুদ্ধে তাঁর যা-ই ঘটে থাকুক, তাই আমার কৈশোরের স্বপ্ন রচনা করেছে। গৃহযুদ্ধে বালক ভেরিবাদকরূপে স্বীয় কাজকর্মের কথা তিনি যা কিছু স্মরণ করতে পারতেন, আমার দাদা এড আর আমি তাঁর কাছ থেকে তা খুটিয়ে খুটিয়ে শুনতাম।

যুদ্ধ শেষ হয়ে যাবার পর তিনি আর্মারডেলের রেলকারখানায় কাজে লেগে যান। প্রথম দিকে ফায়ারম্যান হিসেবে তিনি মাইনে পেতেন; পরে তিনি ইঞ্জিনচালক পদে প্রমোশন পান। অবসর গ্রহণের সময় পর্যন্ত তিনি এই পদেই বহাল ছিলেন। অবশ্য তাঁর কাজ আরম্ভের সময় রেলকোম্পানীর ইউনিয়ন প্যাসিফিক নাম ছিল না, কানসাস সহর ছাড়িয়ে পশ্চিম দিকে যে অংশ তৈরী হচ্ছিল, তাকে কান্সাস প্যাসিফিক রেলওয়ে বলা হতো। তাঁর ইঞ্জিন যে ট্রেন টেনে নিয়ে চলতো, তাতে রেলরাস্তা নির্মাণকারী শ্রমিকরা বাহিত হতো; এরাই রাজ্যের আগাগোড়া প্রথম রেলপথ স্থাপন করেছিল। সময় সময় বন্য মহিষের বড় বড় দল রাস্তা আটকে পড়ে থাকত; যখন ইঞ্জিন প্রচুর

ধোঁয়া আর আগুন উদ্গীরণ করতে করতে এগিয়ে চলতে উদ্যত হত, তখনই শুধু তারা ঠেলাঠেলি করে রাস্তা ছেড়ে দিত। তা ছাড়া, রেড ইণ্ডিয়ানরাও দলে দলে ভিড় জমাত। তাঁর চেনা কিছু লোককে এরা খুন করেছিল।

কচিৎ তিনি আমার জন্যে রেলগাড়ীতে বেড়াবার অনুমতি পত্র জোগাড় করতেন; আমি তাঁ'র সঙ্গে এলিস থেকে ব্রুকভিল পর্যন্ত যেতাম। আমাদের অঞ্চল থেকে ফোর্ট হেজের দূরত্ব মাত্র তের মাইল; সেখানে নীলকোর্তা সৈনিকরা থাকতো। ফোর্ট হেজ্ থেকে আরও এগিয়ে গেলে রেলষ্টেশনের সংলগ্ন ভিক্টোরিয়ায় দেখা যেত কতকগুলি সমাধি। বাবা বলতেন, ওখানে যাদের কবর দেওয়া হ'য়েছে তাদের তিনি চিনতেন।

"রেড ইণ্ডিয়ানরা এদের মেরেছে," তিনি বলতেন। এদিকে তাঁ'র ইঞ্জিন দূরদূরান্তের দিকে চল্‌তে থাকত; তিনি অঙ্গুলিসঙ্কেতে অন্যান্য স্থান দেখাতেন। এসব জায়গায় শ্বেতাঙ্গ আর রেড ইণ্ডিয়ানরা মারামারি ও হানাহানি করেছে। ফিরবার সময় তিনি সব সময়ই জংশন সিটি থেকে সন্ধ্যাবেলা ট্রেন ছাড়তেন। ট্রেন ছাড়ার বহু বিলম্ব থাকতো বলে আমরা ব্রুকভিলের দর্শনীয় বস্তু দেখতাম; কিন্তু রাত্রিকালে আমি যে-উত্তেজনা বোধ করতাম, তার তুলনা নেই। বাবা ইঞ্জিন চালিয়ে এক একটি অঞ্চল ছাড়িয়ে অন্য অঞ্চলে যেতেন; আমি তাই সতৃষ্ণ নয়নে দেখতাম।

বাবার মাথা নাড়ার সংকেতে ফায়ারম্যান কাজে লেগে যেতো; সে ঘামে নেয়ে উঠতো, আর ভয়ংকর শব্দে পর মুহূর্তে জলন্ত অগ্নিকুণ্ডের ঢাক্‌নি বন্ধ করে দিত। আগুনের লেলিহান শিখায় গাড়ীর সব কজনের মুখমণ্ডল রেড ইণ্ডিয়ানদের মুখোসের মতো রক্তবর্ণে উদ্ভাসিত হতো। ফায়ারম্যান অঙ্গ সঞ্চালনের প্রচণ্ড সুষমায় টেণ্ডার থেকে বিরাট শাবল দিয়ে বিশেষ দক্ষতার সঙ্গে উপর্য্যুপরি অগ্নিগর্ভের কেন্দ্রে স্তূপাকার কয়লাখণ্ড ঢেলে দিতে থাকত। এদিকে বাবা যতবার বাঁশী বাজাতেন ততবার বাইরের নৈশ আঁধার ভেদ করে যেন গুম্‌রে গুম্‌রে চীৎকারধ্বনি অনুরণিত হতে থাকত। তিনি ইঞ্জিনের কলকব্জা-

গুলো যখন এদিকে সেদিকে নাড়ানাড়ি করতেন তখন তাঁর হাতের পেশীগুলোও আন্দোলিত হত, আমি আগ্রহভরে ঐ দিকে চেয়ে থাকতাম। গাড়ীর হেডলাইটের হরিদ্রাভ বর্ণচ্ছটায় সে সংকীর্ণ পথ আলোকিত হত, বাবা তাঁর চকচকে চোখের দৃষ্টি তার সম্মুখপানে মেলে ধরতেন। আমি একটা গদীতে বসে থাকতাম, গাড়ী চলার সঙ্গে সঙ্গে ওটা এদিকে ওদিকে দুলত, কাঁপত। আর আমার মুখে চোখে গরম ছাই-এর কণা উড়ে পড়ত।

আমাকে তেমন সজাগ মনে না হলে দু'একবার বাঁশী বাজাতে দেওয়া হ'ত, কখনও বা বাবার বিরাট চর্বি মাখানো আঙ্গুলের সঙ্গে আমার আঙ্গুল মিলিয়ে নিয়ে তুলোর সুতোটা টানতে দেয়া হতো, ঘণ্টার সুতো টানলেই সুতীব্র আওয়াজ বেরুতো। আগুন আর জলের অদ্ভুত ক্রিয়াপ্রতিক্রিয়ার মধ্যে গাড়ীতে চড়া আর আমার বাবার কাছে তার ইঞ্জিনের চেয়েও আমার মূল্য যে বেশি, একথাটা জানা নিশ্চয়ই একটা বড়দরের অভিজ্ঞতা। পুরানো ইঞ্জিনটা ছিলো আমাদের কেন গোলাম। রেল-ভ্রমণ শেষে এলিসে এসে পৌঁছানর পর আমার মুখমণ্ডলে সর্বাধিক ক্লান্তির ছাপ পড়ত, চরম আনন্দের সময় মুখাবয়বের নানা ভঙ্গি থেকেই এই ক্লান্তি আসতো।

পাথরের তৈরী বিদ্যালয়-ভবনের একতলায় এলিসের জি, এ, আর, হলটি অবস্থিত; এ জায়গাটার কথা আমার ভালকরেই মনে রয়েছে। কারণ আমার যখন বয়স বারো তখন সেনাদলের পুরান লোকজন বালকদের নিয়ে একটা ভেরিবাদক দল গঠনের সিদ্ধান্ত করেন। স্মারক দিবসের কুচকাওয়াজে তাদের সঙ্গে আমাদের 'মার্চ' করাবার জন্যে এই ব্যবস্থা হয়। এ-ব্যাপারে দশটি ছেলেকে বাছাই করা হলো। বাবা আমাদের সকলকে শিখিয়ে পড়িয়ে ঠিক করলেন। তিনি যেভাবে ভেরি বাজাতেন, ঠিক সেভাবেই আমাদের বাজাতে শিখতে হ'ত, প্রথমে ধীরে ধীরে ভেরির তাল শেখা হ'ত, পরে আরও দ্রুত তাল অভ্যাস করতাম। বাবা আমাকে একটা ভেরি কিনে দেন; ওটা যুদ্ধে ব্যবহার করা চলতো। সেনারা যেভাবে দাঁড়ায়, তিনি আমাকে তেমি

দাঁড়াতে শিখাতেন। মনে হয়, ঐ সময়ে ড্রিল করার ফলে দেহের উভয়পাশে বাহুদ্বয় লম্বিত করে, পা'দুটি সমকোণে গোড়ালি একত্র করে দাঁড়াবার অভ্যাস জন্মে।

জি, এ, আর, হলের দেয়ালের চারদিকে চেয়ারগুলো ঘেষাঘেষি করে বসান হয়েছিল। আর তাদের সঙ্গে একটা ক'রে থুথু ফেলার পাত্র ছিল। একটি রেশমী পতাকার চার পাশে নীল রং-এর সুতো জড়ানো ছিল। যতবার পতাকাটিকে খোলা দেখেছি ততবার মনে মনে উদ্দীপনা বোধ করেছি। ঘরের প্রতিটি কোণে খেলো বেয়নেট-সহ বন্দুকের গাদা, মরচেধরা গুলিগোলার খোলস আর দেয়ালে লিঙ্কন, জেনারেল গ্রান্ট প্রমুখ ব্যক্তিদের প্রতিকৃতি সাজান ছিল। ভেরি বাদক দল আর ভেরিনিনাদে যেন আমার উত্তেজনা চরমে পৌছুল। যে পর্যন্ত না চলমান সেনাদলের পদধ্বনির ছন্দোময়তা আমার রক্তে সংক্রামিত হল সে পর্যন্ত ঐ হলের চারদিকে আমি বাবার পিছু পিছু জুতোর গোড়ালি ঠুকে চলতে লাগলাম। এখনো যেন আমি বাবার গলার শব্দ শুনতে পাই, মনশ্চক্ষে দেখতে পাই, তার বিরাট বুট ঠুকে তিনি "এক ধাপ, এক ধাপ, এক ধাপ" শব্দে তাল দিচ্ছেন আর মেঝে থেকে ধুলো উড়ছে।

আমাদের সহরবাসী অধিকাংশ বয়স্ক রেলকর্মচারীই যুদ্ধে যোগ দিয়েছিলেন। তাদের সেই গৌরবের দিনগুলোর মধ্যে যে অসংখ্য বেদনা ও কৃচ্ছ্রতা লুক্কায়িত ছিল, এখন তারা সে বেদনা ও কৃচ্ছ্রতা সম্পূর্ণ নিষ্কাশিত করে ফেলেছেন। বিশেষ বিশেষ দিনে সেই গৌরবের স্মরণ করতে তাঁরা স্ব স্ব উর্দি পরতেন, আর একটি হলঘরে জমায়েৎ হয়ে একে অন্যকে সামরিক পদবী দান করতেন। এভাবে হলে আর কোন সাধারণ অসামরিক নাগরিকের অস্তিত্ব থাকৃতো না। তাঁরা তামাকপাতা চিবিয়ে থুথু ফেলতেন, আর গল্পগুজব করতেন। তবে অতীতের স্মৃতি জাগিয়ে তোলার চেষ্টাই ওতে মাথা চাড়া দিত। কিন্তু আমার বাবা এক কৌশল জানতেন, তা'তেই এ ব্যাপারটা

সত্যই জীবন্ত রূপ ধরতো। একটি জয়ঢাক আর একটি বাজাবার কাঠি নিয়ে তিনি সকলকে অতীতের স্মৃতি রোমন্থনে মশগুল করতে পারতেন।

স্মৃতি দিবসে এবং "৪ঠা জুলাই" তারিখে সেনাদলের প্রাক্তন লোকজন কুচকাওয়াজ করতো, ঐদিন বাবা জয়ঢাক নিয়ে দলের পুরোভাগে থাকতেন। আমরা ছোট ছোট ছেলের দল তার পিছু পিছু চলতাম, আর আমাদের পেছনে চলতো অত্যন্ত উচ্চ রাগিণীতে বাঁশী বাজিয়ে বংশীবাদকদল। এসব ক্ষেত্রে আমি আমার কল্পনা প্রসূত উত্তেজনায় উদ্দীপ্ত হতাম।

আমার এই জয়ঢাক বাজাতে শেখা কিন্তু মাকে সন্তুষ্ট করতে পারেনি। কারণ, সত্যিকারের সঙ্গীত শিক্ষা সম্পর্কে তার ধারণা ছিল অন্যরূপ। আমার দাদা এড অবশ্য এসব ব্যাপারে সবদাই সাফল্যের সঙ্গে বিদ্রোহ করে এসেছে, কিন্তু মা আমাকে নিয়ে পড়লেন। পিয়ানো শিখবার জন্য সপ্তাহে একদিন আমাকে মিস কার্টরাইটের নিকট যেতে হতো। একথাও স্মরণ আছে, এলিসের যে তিনটি ছেলের উপর এ নির্যাতন চলতো, আমি তাদের অন্যতম! মিস্ কার্টরাইটের জ্যাকেট সদৃশ কটিদেশের ঠিক সামনেই গোল ক'রে ঘুরানো উঁচু জায়গাগুলিতে সারি দেওয়া সতেরটি বোতাম ছিল। পিয়ানোর ঘরগুলির উপর আমার দৃষ্টি থাকত খুব কমই, মনটা চলে যেত ঐ জেট বোতামগুলির উপর। মাঝে মাঝে মনে হয়, দাদা এডের মত আমিও হয়ত এই কৃষ্টির বিরুদ্ধে বিদ্রোহী হ'য়ে উঠতে পারতাম। কিন্তু তা হ'ত না, কারণ কার্টরাইটের ডজনখানেক ছাত্রের মধ্যে একটি ছিল মেয়ে, নাম ডেলা ফর্কার!

আমি ছিলাম সেরা মার্বেল-খেলোয়াড়। এলিস ও রেল-রাস্তা বরাবর সহরগুলোতে এক সময় শুধু মার্বেল ও লাট্টু খেলার প্রচলন ছিল। তখন আমি স্থানীয় চ্যাম্পিয়ন ছিলাম। আমাদের মধ্যে জনকয়েক ছেলে বিদ্যালয় প্রাঙ্গনেই মার্বেল খেলা আরম্ভ করে। কোথায়ও কোনও বড় খেলা হ'লে সেখানে জিতে আসবার মত যথেষ্ট দক্ষতা আমরা অর্জন করেছিলাম, এবং এসব খেলায় আমাদের নৈপুণ্য আরও ভালভাবে প্রকাশ পেতো। রেল-অফিসের

পাথুরে ইমারতের কাছাকাছি একটি জায়গায় লোকজন খেলত, ট্রেন-ডিস্‌পাচারের অফিসের তারবার্তা আদানপ্রদান যন্ত্রের শব্দ এখান থেকে শোনা যেত। স্থানটি পোড়া কয়লার কালিতে আবৃত; ট্রেন-কর্মচারী, ইঞ্জিনিয়ার, কণ্ডাক্টর, ফায়ারম্যান, ব্রেকম্যান ও অন্যান্য অনেকে ট্রেন ছাড়ার আগে ও ট্রেন ভ্রমণ শেষে এখানে জমায়েত হতেন। কখনো কখনো কোন রাখাল ছেলে, চাষী বা এমন কি ফোর্ট হেজের কোন সৈনিক এখানে দেখা যেতো। মাটিতে একটি কুড়ি ফুট বৃত্ত আঁকা হতো; এ বৃত্তের মাঝখানটির প্রত্যেক খেলোয়াড় কুড়িটি করে মার্বেল রাখত। প্রায়ই আমাদের মধ্য থেকে ১২টি ছেলে এ-খেলায় যোগ দিত, আর বাকীরা সবাই দাঁড়িয়ে খেলা দেখত।

প্রত্যেক খেলোয়াড়ের এক একটি বাছাই করা পাথর বা কাঁচের প্রিয় মার্বেল থাকত, ঐগুলো সৌভাগ্যোদ্যোতক বলে আমরা মনে করতাম। মার্বেলস্তূপে আঘাত হানার জন্য যখন যার সুযোগ উপস্থিত হতো, তখন সে তার প্রিয় মার্বেলটি নিয়ে বৃত্তের প্রতি লক্ষ্য করে ছুঁড়ে দিত। নিক্ষিপ্ত মার্বেলের ঘায়ে যে মার্বেল বৃত্তচ্যুত হতো, সেটাই লক্ষ্যভেদকারীর দখলে আসত; তারপর সে আবার বৃত্ত লক্ষ্য করে মার্বেল ছুঁড়ত। এ যুদ্ধের জন্য প্রত্যেকে তৈরী থাকত। আমার প্রিয় মার্বেলটিকে বিলিয়ার্ড বলের মতো যেকোন ভাবে ব্যবহার করতে পারতাম। যদি কোন মার্বেলকে সমকোণে ঘা মেরে বেষ্টনীচ্যুত করা যেত তা হলে লক্ষ্যভেদকারী মার্বেলটিও সংযোগক্ষেত্রেই অবস্থান করত: একবিন্দুতে ঘুরতে ঘুরতে এর গতিবেগ একসময় শেষ হয়ে যেত। বড়রা হয়ত বাজি রেখে খেলত; কিন্তু ছোটদের ভাগ্যে মিলত নতুন ও চক্‌চকে মার্বেল। এজন্যে বড়দের সঙ্গে খেলা আমরা পছন্দ করতাম। দোকান থেকে বড়রা পয়সা দিয়ে মার্বেল কিনত।

বড়দের কাছ থেকে জেতা মার্বেল ছিল আমাদের সম্বল। ছেলেবেলায় এড বা আমি কখনো মার্বেলের জন্য পয়সা খরচ করতে সাহস করিনি। এ সব ব্যাপারে আমাদের জার্মানদের মতো ব্যয়কুণ্ঠ স্বভাব ছিল। স্বভাবটি

আমরা বাবার কাছ থেকে নয়, মার কাছ থেকে পেয়েছিলাম। মা জন্মেছিলেন মিজৌরীর রকিপোর্ট, কিন্তু তাঁর সমগ্র পটভূমি, অনুভূতি ও সহজাত বুদ্ধি ছিল জার্মান। বাবা যখন ধারেকাছে কোথাও থাকতেন না, মা তখন জার্মান ভাষায় কথা বলতেন। বাবার কিন্তু এ-ভাষার সঙ্গে পরিচয় বহুকাল ছিল না, কিন্তু আমরা ছেলেমেয়েরা জার্মান ভাষা বুঝতাম আর মার সাথে কথাবার্তা চালাতে পারতাম। এখন আমি জার্মান ভাষা প্রায় ভুলেই গেছি, তবে একথাটা এখনো মনে আছে যে, মা'র অন্তর কোমলতায় ভরপুর হয়ে উঠলে, তা জার্মান ভাষায় উৎসারিত হতো।

১৯৩৬ সালের শরৎকালে পুরানো জিনিষের খোঁজে আমি অ্যাবাটোগার কাছাকাছি একটি বাড়ীতে গিয়েছিলাম। সেখানে ঐ বাড়ীর বহু জিনিসপত্র বিক্রয় হচ্ছিল। চিনামাটির বাসনপত্রাদি রাখবার ঘরটায় গিয়ে দেখলাম কয়েক জোড়া ছোট তাস। কয়েক মুহূর্তের জন্য মনে হলো, আমি যেন আবার বার বছর বয়সে ফিরে গেছি। ঐসব তাস দেখে আমার অতীতের কথা স্মরণ হলো। আমার যেন মনে হলো, টাকার মতো চমৎকার তাস দেখায় মা জার্মান ভাষায় গভীর সন্তোষ প্রকাশ করছেন।

এলিসে শুধু আমাদের প্রধান প্রধান দ্রব্য কেনাকাটা চলতো, তা ছাড়া, আর আর জিনিষপত্র ডাকযোগে আনানো হতো। প্রতি বছর মূল্য তালিকার জন্যে পূর্বাঞ্চলের কোন ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠানে ২ সেন্টের ডাকটিকিট পাঠান হত। আরেক উপায়েও আমরা বহির্জগৎ সম্পর্কে যথোপযুক্ত সঠিক জ্ঞান সঞ্চয় করতাম, তা হলো সংবাদপত্রের বিজ্ঞাপন পাঠ। আমরা প্রতিবেশীদের মধ্যে সাময়িকপত্র কেনাবেচা করতাম, কিন্তু শেষপর্যন্ত "দি সায়েন্টিফিক আমেরিকান" নামক সাময়িক পত্রটিই আমার কাছে সবচেয়ে প্রিয়, এমনকি বাইবেলতুল্য হয়ে ওঠে। যাহোক, খেলার তাসের এজেন্ট হবার বিজ্ঞাপন কখন দেখেছিলাম, মনে নেই। তবে আমার মা আমার দিকে গর্বভরে তাকিয়ে আমাকে প্রথম ক্রেতা হবার সম্মতি দেন।

যে-তাস তিনি বাছাই করেন, তার প্রান্তসীমা আঁকা বাঁকা রেখায় অঙ্কিত, দেখতে প্রায় প্রেমিকতুল্য। তাসের সাদা পশ্চাৎপটে চকচকে বর্ণাঢ্য কাগজের ঝালরের নক্সা সাঁটা ছিল। সৌহার্দের প্রতীক 'ফরগেট-মি-নটের' একটি গুচ্ছ, ঝালরের মণিবন্ধ এবং সোনালী ব্রেসলেটের দুইটি লহরের ভেতর দিয়ে একটি নারীহস্ত প্রসারিত, এ-হাত কখনো রাধেনি বা ধুলিমলিন হয়নি। এ-হাত আর একটি অনুরূপ ফর্সা ও মনোরম হাতের মুঠোয় আবদ্ধ, আবার পত্রগুচ্ছ, লালচে দুটো গোলাপ আর একটি কুঁড়িতে ঢাকা ঝালর দিয়ে ও-হাতের আস্তিন জড়ানো।

কারবার জেঁকে উঠলো, আমিও নমুনা নিয়ে তৈরী। এলিসের নারী সমাজ মিসেস ক্রাইসলারের মতো তাস চায় বলে মনে হয়। এক্ষেত্রে বিশেষ-ধরণের সৌভাগ্যসূচক তাসের কথা আমার স্মরণ আছে। এর ওপর একটি লালচে হাতে লাল ও হলদে গোলাপ আর নীলাভ ফিতেয় জড়ানো একটি উজ্জ্বল ঘোড়ার ক্ষুর প্রসারিত, "সকল আনন্দ তোমার হোক"—এই ক'টি কথা ফিতের উপর লেখা। আমার মতে হাতের নক্সাটা অতি সাধারণ স্তরের। এই রকম একটি হাতে ওকের পাতা জড়ান উপত্যকার পদ্ম, সাদা 'পিওনি' ও সবুজ ঘাসের নক্সা ছিল। ওকের পাতায় "যাকে আমি ভালোবাসি" এই ক'টি প্রণয়-মধুর শব্দ মুদ্রিত। এটা পুরুষের তাস—এ নমুনায় তা-ই বুঝা গেল। কিন্তু কী ধরণের পুরুষ? এলিসের রেলকর্মচারীদের মধ্যে এজাতীয় লোকের কিন্তু দেখা মিলবে না। অথবা যে তাসের কোণ লালচে আর সীমান্ত রেখা স্বর্ণাভ, তার কোন পুরুষ-ক্রেতাও এখানে ছিল না। এটার নমুনাসূচক নাম "জন দি হার্ড", তিনটে সবজে ডিম সহ একটা সবুজ ও পিঙ্গল বর্ণের পাখীর বাসা ঐ নামকে ঢেকে রেখেছে। ভগবানই জানেন, এ-প্রতীকের অর্থ কি, কিন্তু এলিসের কোন লোকই এর অর্ডার দেয়নি। আঃ! একটা বিষয়ে নিঃসন্দেহ হওয়া গেছে। ঐ প্রতীক কোন নারীর উদ্দেশে উৎসর্গীকৃত হয়েছে।

এলিসের সামাজিক জীবনের মান উন্নয়নের চেষ্টা আমি করছিলাম না। মিঠাই ও আমার আর আর প্রিয় বস্তু কিনবার উপযোগী দু'চারটে পয়সা রোজগারের ধান্দায় আমি ছিলাম। এর পর আর একটা ব্যবসায় সংস্থায় বিজ্ঞাপনের প্রতি আমার দৃষ্টি আকৃষ্ট হলো। এখন থেকে আমি এলিসের ঘরে ঘরে নকল চামড়ার কাল 'কেস' দেখিয়ে ফিরতে লাগলাম। যখন আমি এ কেসের ঢাকনি খুলতাম, প্রায় তার সঙ্গে সঙ্গেই যেন আমার মাল বিক্রী হয়ে যেতো। ঢাকনির উপর দিকটা সাদা সাটিনে আবৃত। বাক্সের ভিতরে লাল মখমলতুল্য বস্ত্রের আচ্ছাদন, ঐগুলো আবার নরম আধারে পরিণত। এর মধ্যে তিনটে ছুরি, তিনটে কাঁচি ও তিনটে চামচ রাখা যেত। জনকয়েক নারীকে এগুলো দেখান হলো, তারা যেন খাবারের চেয়েও এগুলোকে বেশি পছন্দ করল। মাইনে পাবার পাঁচ ছ' দিনের মধ্যে, এদের কয়েক জনের কাছে সাবটে বাক্স বিক্রী হয়ে গেল। কিন্তু একটায় লেগে থাকবার পাত্র আমি নই। কাজেই মার প্রস্তাবে আমি আর একটি বস্তু বিক্রি করতে প্রবৃত্ত হলাম, আমি দুধ বেচতে শুরু করলাম।

কিছুকাল সকালবিকাল আমি আমার দাদা এডের সঙ্গে দুধ দুইতাম: কিন্তু সে আমার চেয়ে বয়স ও আয়তনে ঢের বড় ছিল কাজেই যে সব কাজ সে অবহেলা করতো, আমার পক্ষে তা করা ছাড়া গত্যন্তর ছিল না। হয় আমাকে তা'র নির্দেশিত কাজ করতে হতো, নয় প্রহার লাভ হতো। সে অনবরত আমাকে ছোটখাট কাজ দিয়ে বিরক্ত করত। এর ফলে আমি মার সঙ্গে বাধ্য হয়েছে ঘনিষ্ঠতা স্থাপন করি। আমার দাদা আমার চেয়ে বয়সে তিন বছর তিন মাসের বড় ছিল। আমাদের দু'জনের মধ্যে আর এক ভাই হয়েছিল; কিন্তু আমার জন্মের আগেই সে মারা যায়। এ হসলার পরিবারের অন্যতম সন্তান আমার কনিষ্ঠ সহোদরা আইরিণ। এর ফল দাড়ালো এই যে, এড বড় হয়েই মার চুলের বুরুশের নির্যাতন আর গরু দোহাবার কাজকে বৃদ্ধাঙ্গুষ্ঠ দেখাল, কাজেই আমার উপর সব কটি গরু দোহাবার, গোশালা জঞ্জালমুক্ত

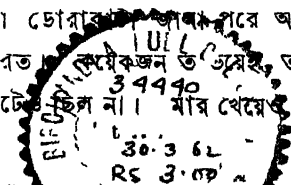
করবার, খড ও গরুর খাদ্য কাটবার অথবা ভ্রাম্যমান গরু আটকের ভার পড়ল।

কিন্তু এও সব নয়, আমাকে দুধ আর দুধের সর বেচতে হতো।

প্রতিসন্ধ্যায় দুধ দোহান শেষ হবার সঙ্গে সঙ্গে আমি বাড়ী বাড়ী দুধ দিতাম। একটি খোলা দুধভর্তি কানেস্তার বালতি আমি বয়ে নিয়ে যেতাম এবং একটা একসেরী পেয়ালায় প্রত্যেক ক্রেতার দুধ ওজন করতাম। মালগাড়ীর কথা বলছেন? আমার ও বালাই ছিল না। কোন ক্রেতা ননী চাইলে আমাকে আবার দ্বিতীয়বার ছুটতে হতো। প্রতিরাতে আমি ১৫ থেকে ২০ কোয়ার্ট বা তদধিক দুধ জোগান দিতাম। প্রথমে আমাদের কোন বরফ ছিল না। মাটির নীচে মাত্র একটি ছোটখাট কুঠরী ছিলো। সাধারণ আবহাওয়ায় এর স্যাঁতসেঁতে শৈত্যে দুধ, ননী আর মাখন চমৎকার থাকতো।

এদিকে মাইনের দিন ছাড়া কেউ কোন জিনিসের দাম দিতো না। আমার একটি ছোট্ট হিসাবনিকাশের খাতা ছিল, আমি আমার ক্রেতাদের ধারের হিসাব ওতে রাখতাম, প্যান্টের পিছনদিককার পকেটে ওটি থাকত। মাহিনের দিন আমি ক্রেতাদের কাছ থেকে প্রতি কোয়ার্টের জন্য পাঁচ সেণ্ট আদায় করতাম। তাছাড়া আমি পুরস্কারও পেতাম। মা প্রতি কোয়ার্ট দুধে আমাকে এক সেণ্ট করে দিতেন।

ছোটখাটো কাজ আর অর্থোপার্জনের বশ্যতামূলক প্রভাব সত্ত্বেও আমার দুষ্টামির বিরাম ছিল না, একথা স্বীকার করতে আমার কুণ্ঠা নেই। হয়ত এখনও ছেলেরা আমাদের সময়ের মতোই মারামারি করে থাকে। তবে আমি এটুকু বলতে পারি, আমার সেরকম মনে হয় না। বিদ্যালয়ে ১৫ মিনিট আমাদের ছুটি থাকত, এই সময় বিদ্যালয়ের প্রাঙ্গণে আমরা প্রায়ই ৪।৫ বার ঘুষাঘুষি করতাম। একটি বাচ্চা ডোরা[illegible] জানালা পরে আসত; সে রীতিমতো কুকুরছানার ন্যায় আচরণ করত। কয়েকজন তো ভয়েই তার কাছে ঘেঁষত না; অবশ্য তারা তেমন ডানপিটেও ছিল না। মার খেয়েও যদি কেউ

34440 30.3.62 Rs 3.00

মারতে পারত তাহলে তার অত মার খাবার ভয় থাকতো না। সত্যি সেসময় এলিসের পরিবেশে একটা দৃঢ়তার ছাপ ছিল। কাজেই কান্‌সাসে যখন সবার আগে মাদকবর্জন নীতির প্রবর্ত্তন হলো তখন আমি অন্তত অবাক হইনি। রেলের মাইনের দিন প্রমোদাগার তো ফাঁদে পরিণত হত; ক'মাস অন্তর পশুপালকদের ভৃত্যদের মাইনে দেবার সময়ও অনুরূপ অবস্থা হতো।

আমোদআহ্লাদের কেন্দ্রগুলো অধিকাংশই সাধারণতঃ সবরকম বাধা নিষেধ বিমুক্ত কোনও রাস্তার মধ্যভাগে অবস্থিত হ'তো, দেখতে কতকটা দ্বীপের মতো, আবার প্রতিটি প্রমোদকেন্দ্রের চারদিকে মদের দোকান। রাখাল বালকদের ঘোড়াগুলো প্রমোদাগারের চতুষ্পার্শ্বস্থ মদের দোকানের পাশে দাঁড়িয়ে থাকত। এ-সময়টায় কিন্তু ভীরু লোকেরা ঘরের বাইরে যেত না। কিন্তু মদপিপাসু ও বেতনপ্রাপ্ত রাখালরা যখন ঘোড়ায় চড়ে এলিসের রাস্তা দিয়ে যেত তখন আমাদের মতো বাচ্চারা সব চেয়ে উত্তেজিত হয়ে উঠত। গলায় গলায় গুইস্কী-পায়ী রাখাল দেখেছি, বন্দুক তুলে ধরে স্টেশনে কোন আগন্তুকের টুপীর প্রতি লক্ষ্য করে দু'এক রাউণ্ড গুলী ছুড়তেও কোনও কোনও রাখালকে দেখেছি। আবার তারা কোন কোন দোকানের সম্মুখভাগ গুলীতে উড়িয়ে দিয়েছে; ঘোড়ার পিঠে কাদা মাটির নর্দমা পেরিয়ে যেতে আর সড়কের পাশে চলাচল পথ বরাবর চলতে কাউকে কাউকে দেখেছি। কিন্তু এ সবই কৌতুক মনে করা হতো। তাদের কাউকে আমি বেআদপ দেখিনি, নারীদের প্রতি কিন্তু তারা প্রত্যেকে প্রণামাত্রায় শিষ্টতা দেখাত। যেকোন শ্রেণীর পুরুষের চেয়ে নারীদের প্রতি তাদের একটু বেশী ভদ্র মনে হত। তবে কখনো কখনো তারা খুনোখুনিও করত, কিন্তু আমার চোখে তা পড়েনি। যা হোক, মাইনের দিনে দ্রুতগামী অশ্বপৃষ্ঠারূঢ় রাখালদের কোমরবন্ধ থেকে যেসব পিস্তলের কার্তুজ ছিটকে পড়ত, আমাদের মতো ছেলেছোকরারা সেসব কুড়িয়ে নিত।

926'2
C-932

অবশ্য আমার এক বাক্সভর্তি সিগার ছিল। কিন্তু রাখাল হবার সাধ আমার কখনো হতো না। তবে যতটুকু মনে আছে, তখনকার দিনে শক্তসামর্থ হওয়াই ছিল আমার লক্ষ্য, আর সে দিক থেকে, বাড়ীতে আমার গোসেবা যথেষ্ট কাজে এসেছিল।

এলিসের জীবনযাত্রার অতি দ্রুত পরিবর্তন হতে থাকে, তাই, বর্বরতা আমাকে কখনো পেয়ে বসেনি। প্রথমে কোন বাঁধানো রাস্তা ছিল না, পাশের চলার পথ থেকে সদরে নামলেই কাদামাটি। এর পর একটি বাস গড় তোলা হয়। পরে একটি কসাই এর দোকানও খোলা হল, এখানে গোমাংস বিক্রী হতো। চাইবামাত্র কসাই মেটুলি দিয়ে দিত। এলিসে প্রথমদিকে কয়লা ও কাঠের ডিপো ছিল। কিছুদিন গেলে সবরকম জিনিষ বিক্রীর আর একটি নূতন দোকান খোলা হয়, সব শেষে এখানে স্থায়ী ডাকঘরও স্থাপিত হয়েছিল। সহরের সড়কগুলি ক্রমপ্রসারিত হয়ে প্রেইরি তৃণভূমির দিকে এগিয়ে যাচ্ছিল। ১৮৮৯ সালে যখন আমার ১৪ বৎসর বয়স তখন আমার বাবা দোতলা বাড়ী তৈরী করেছিলেন। এবাড়ীটির ছাদ ছিল পাতলা তক্তার উপর ঢালাই করা, আর সামনে ছিল একটা চমৎকার গাড়ীবারান্দা। গাড়ীবারান্দার ঠিক উপরেই ছিল ছাদের দো-চালা জানালা। আমাদের এবাড়ীর প্রাঙ্গনের চারদিকটা কাঠের বেড়ায় ঘেরা, এর কোণায় কোণায় কেসাবী ঝোপ এবং আমার বাবার হাতে রোয়া মেপল গাছের চারা। ওগুলোই পরে বড় হয়ে আমাদের উঠোনটাকে ছায়াশীতল করে তোলে।

এলিসে পাম্প করে জল তোলার কোন বন্দোবস্তই ছিল না। তাই তখনকার অন্যান্য নাগরিকদের চেয়ে অগ্রগামী আমার পিতৃদেব যখন জল তোলার জন্যে একটা বায়ুচালিত কল (Wind mill) কিনে আনলেন তখন রীতিমত সেটা একটা উল্লেখযোগ্য ঘটনা হয়ে দাঁড়ালো। আমরা ঐ কলটা চালিয়ে জল তুলতে পারতাম। এর পর তিনি রান্নাঘরের পাশে একটা কলঘর নির্মাণ করে নিজের তৈরী স্নানের টব বসালেন। টবটিকে আবার রং করা হলো; আমাদের

প্রতিবেশীরা কিন্তু এতে আমাদের বেশ ঈর্ষা করতো। এর আগে আমরা রান্নাঘরের বাইরের দিকে একটা কাঠের জলাধারে স্নান করতাম। আমাদের উঠানের পেছনদিককার আস্তাবলে চারটে ঘোড়া আর তিনটে গরু ছিল, আমাদের একটি কয়লার শেডও এখানটায় ছিল। আমাদের বাড়ীর খিড়কি দরজা দিয়ে আমি হামেশা যাতায়াত করতাম। কারণ, যেসব ছোটখাট কাজ আমি ঘেন্না করতাম, এ গলিপথে তা থেকে আমার সাময়িক মুক্তি ঘটতো। আমি ও আমার দাদা এড সন্ধ্যার পর ছেলেদের সঙ্গে খেলার জন্যে বাইরে পালিয়ে যেতাম, কিন্তু বাড়ী ফেরার পর আর রক্ষে থাকত না। মা এসব ব্যাপারে সাতিশয় কঠোর ছিলেন। আমরা সন্ধ্যের পর বাড়ীর বাইরে যাব না—মা এ নিয়ম বেঁধে দিয়েছিলেন। কিন্তু তবু কখনো কখনো আমরা একলাফে সাঝের ট্রেণটায় চেপে বসতাম, মালবাহাব গাড়ীটায় চড়ে তের মাইল দূরবর্ত্তী হেঙ্গ এ চলে যেতাম। তবে গুটিগুটি খিড়কির দুয়ার দিয়ে বাড়ী ঢুকলেও মা রান্নঘরে সেই ভীতিপ্রদ চুলের বুরুশ নিয়ে বসে থাকতেন আর তিনি বজ্রমুঠিতে আমাদের গলা চেপে ধরতেন। এ-সত্ত্বেও নৈশভ্রমণের চমৎকারিত্ব একটুকু ম্লান হতো না।

সব ক'টি গলিপথ বরাবর গৃহ প্রান্তে একটি হারে ছোট্ট ছোট্ট বাড়ীর কাঠামো বিন্যস্ত ছিল। যে কোন নবাগত নৃ-তত্ত্ববিদ এগুলোকে পুরানো ধ্বংসাবশেষ বলে ভ্রম করবেন। যদি ঐগুলো ধ্বংসাবশেষ হয়ে থাকে তা হলে আমরা ত বর্বর, কারণ হ্যালোইন দিবসের পূর্বদিন সন্ধ্যায় আমরা যত সব গলিঘিঞ্জি ঘুরে বেড়াতাম, আর অরক্ষিত প্রতিটি ছোট্ট বাড়ী ডিঙ্গিয়ে সবটি তছনছ করতাম। অবশ্য এজাতীয় ছেলেমির জন্যে আমাদের দলের কেউ জোয়ানীও আলঙ্গা জাতীর বীর বলে কখনও সম্মানিত হোত না, এজাতীয় আচরণের স্বপক্ষে আমার একমাত্র অজুহাত এই যে, রবিবার যখন আমরা গীর্জা হতে বাড়ী ফিরতাম আমার মা সব সময় বলতেন, "ঐসব কাপড় চোপড় ছেড়ে ফেল।" সম্ভবত পোষাকগুলোর সঙ্গে ভগবদ্ভাবেরও কিছুটা আমি ছেড়ে ফেলতাম।

আমরা যে সব পোষাক পরতাম, মা তা'র প্রায় সবই নিজে তৈরী করতেন। কাজেই এরকম আদেশ দেওয়াটা তার অধিকার-গত ব্যাপার ছিল। তিনি আমাদের মোজা বুনতেন, এবং আমাদের শার্ট ও আমার বোনের পোষাক তৈরী করতেন। আমি বেশ বড় হবার পর মার কাছে লম্বা প্যান্টের দাবী করলাম। তিনি কি করলেন জানেন? আমার বাবার পুরানো এক জোড়া প্যান্টের সেলাই খুলে উল্টো করে নিলেন এবং তারপর আমার শরীরের মাপ অনুযায়ী কাটলেন, তারপর ভিতরের দিকটা বাইরের দিক করে আমার প্যান্ট করে দিলেন। সেই প্যান্ট পরতে পেয়েই না আমার কত গর্ব। সত্যি, আমাদের খাওয়া পরার জন্যে তাকে যে কত কাজ করতে হতো। ক্ষুধার্ত দানবের মতো আমরা সব রাশি রাশি গোগ্রাসে গিলতাম। শনিবার সারাদিন তিনি সেঁকাভাজার কাজ করতেন। সুতরাং তাকে সাহায্য করতে গিয়ে আমার আনন্দ [illegible] বেরিয়ে যেতো। অবশ্য, উক্ত বিদ্যালয়ে যখন আমি ভর্তি হলাম, তখন এই বাড়ীর কাজ থেকে মুক্তি পেয়ে কাজে লেগে গিয়েছিল।

আমার দাদা এডের চেহারা দেখবার মতো, কানসাসে এরূপ বিশাল বপু কচিৎ দেখা যেতো। সে ছিল সব সময় হাসিমুখো। এলিসের বহু বয়স্ক লোকের চেয়ে বেশি রোজগার করত। কিন্তু ইউনিয়ন প্যাসিফিক কোম্পানির কারখানায় শিক্ষানবিশী করার সুযোগ লাভের জন্য তাঁকে অর্থোপার্জনের সম্ভাবনা কিছুটা ত্যাগ করতে হয়। এই রকম অর্থকরী বিদ্যা কিছুটা আয়ত্ত করতে চাইছিল।

সত্যি বলতে কি, আমাদের সংসারে একটা স্বীকৃত নীতি-বাক্য ছিল। সেটা এই: কোন ছেলের দুষ্টুমি বন্ধ করতে হলে তার উদ্যমের কিছুটা অংশ কাজে নিয়োগ করতে হবে। ঘোড়ার বেলায়ও একথাটা সমভাবে প্রযোজ্য; যখন দৌড়োবে না, তখন ঘোড়া নেচেকুঁদে পা ছুঁড়ে যথেষ্ট গোলমাল করবে। এমনকি এসব সত্ত্বেও আমাদের মতো ছোকরাদের মজা কম ছিল না। আমার চৌদ্দ বছর বয়সের সময় বাবা আমাকে প্রথম একটি বন্দুক দেন। আবার রেল-

কারখানায় আমার উপযোগী করে বন্দুকটিকে ছোট করে দেয়া হয়। লক্ষ্য ভেদে আমার দক্ষতা ছিল। আমি নিজেই আমার বন্দুকে গুলী ভরতাম, অবশ্য আমরা সবাই তাই করতাম। পরবর্তীকালে জন্মদিনের উপহাররূপে বাবা আমাকে এক ডজন পেতলের গুলী দেন। আমাদের মতো ছোটদের ব্যাপারে তিনি ছিলেন উদার। কিন্তু এরূপ ভাবার মতো মূর্খতা তার ছিল না যে উদয়াস্ত মা বাবা খেটে মরবেন, আর তাদের ছেলেরা উদ্দেশ্যহীন হোয়ে ঘুরে বেড়াবে। এড যখন কারখানায় শিক্ষানবীশ, তখন আমি উচ্চ বিদ্যালয়ের ছাত্র, কিন্তু গ্রীষ্মের ছুটি শুরু হলে আমিও একটা চাকরি পেয়ে গেলাম।

এড হেণ্ডারসন নামের জনৈক ব্যক্তির একটি মুদী দোকান ছিল, তার স্ত্রী দোকানের কাউন্টারে থাকত, আর তিনি লোকের অর্ডার মত মাল সরবরাহ করার জন্য দু চাকার গাড়ী ঠেলে বাড়ী বাড়ী ঘুরতেন। তাঁর মাল খালাসকারী ছোকরার চাকরি চাইলাম ও পেলাম। ঠিক হলো মাসে দশ ডলার মজুরী পাব। সকাল ৮টায় আমি কাজে যেতাম এবং রাত ১০টার পর ছুটি পেতাম। দোকানটি আয়তনে দীর্ঘ ও সংকীর্ণ, এর বেড়ো কাউন্টার সাদাসিধে। প্রকৃতপক্ষে সব মাল কাঠের বাক্সে পিপেয় থাকত। মাল বিক্রীর সময় সব কিছুরই ওজনের জন্য আমরা দাঁড়িপাল্লা ব্যবহার করতাম, এমনকি সিগারেটের তামাকও পাউণ্ডে ওজন হতো।

পরের বছর আমি উচ্চ বিদ্যালয়ের পরীক্ষায় উত্তীর্ণ হলাম, এসত্ত্বেও আবার হেণ্ডারসনের মুদীখানায় কাজ করতে যেতে লাগলাম। তিনি আমাকে মাসিক ১৭ ডলার বেতন দিচ্ছিলেন, কিন্তু দোকানের কাজের সময়, আমার পছন্দ, রোজগার অথবা ভবিষ্যতের সম্ভাবনায় আমি খুশী হইনি। আমি মুদিখানা ছেড়ে বয়লারের কাজ শিখতে চেয়েছিলাম। এড কিন্তু এতে খুশী হ'ল না।

"বয়লার তৈরীর কাজ কেন শিখছেন। এক পরিবারে একজন যন্ত্রশিল্পীই যথেষ্ট।" সে জোর গলায় বললো। পাল্টা জবাবে বললাম, "বয়লার তৈরীর কাজ শিখতে চাইনে আমি।"

বাবা চেয়েছিলেন, আমি আরও লেখাপড়া শিখি। সহরের জনৈক ধনাঢ্য ব্যবসায়ী তাঁর ছেলেকে উচ্চশিক্ষার জন্য ইলিনয়েজের কুইন্সিস্থিত কুইন্সি কলেজে পাঠাবার ব্যবস্থা করেন। তার ছেলে ওখানে গিয়ে যা'তে বাড়ী ফিরবার জন্য ব্যস্ত না হয়ে ওঠে এজন্যে তিনি আমার বাবাকে বুঝিয়ে সুজিয়ে আমাকেও কুইন্সিতে পাঠাতে রাজি করান। কলেজে পড়ার চিন্তা আমার ভাল লাগেনি, অন্য ছেলে কলেজে পড়ুক, এটা তো আরও কম পছন্দ করতাম। বাড়ীতে আমার বক্তব্যের সমর্থনে জোর প্রচেষ্টা করলাম। প্রকৃত প্রস্তাবে আমি বাবাকে উত্যক্ত করে তুললাম, শেষে তিনি বললেন, "কলকব্জার কাজ তুমি শিখতে পারবে না। এটাই হলো আমার সোজা কথা। আমি না বললে তুমি শিক্ষানবীশীর চাকরিতেও ঢুকতে পারবে না। আমি তোমার জন্য এ ব্যাপারে কোনও সুপারিশও করবো না।" এতে আমি হিতাহিতজ্ঞানশূন্য হলাম।

আমি দোকানে দোকানে গিয়ে শেষে ঝাড়ুদারের চাকরি জোটালাম। সেখানকার মেঝেটি আড়াই ইঞ্চি পুরু ও চৌদ্দ ইঞ্চি লম্বা পাটাতন জোড়া দিয়ে তৈরী করা হয়েছিল। ওটা আবার কাঠের কুচিতে ভর্তি এবং চর্বি দিয়ে পিচ্ছিল করা। ঝাড়ু দেবার সময় মনে হতো যে ওটা যেন আর আগে সাফ হয়নি। আমার একটা অদ্ভুত জেদী স্বভাব ছিল। ইঞ্জিন-বয়লারের চিমনি পরিষ্কারের মত নোংরা কাজও ঝাড়ুদারকে করতে হতো। বালসায় এ-সব প্যাকানো লোহার পাইপ বা টিউব পুরু হলে কালি জমে। প্রতিটি পাইপ আনুমানিক চৌদ্দ অথবা ষোল ফুট লম্বা, আর ওজন দেড়শ পাউণ্ড, কারণ কালি যে ভাবে পাথরের মত জমে থাকত, সম্ভবত তাতে এরকম ওজন হওয়াই স্বাভাবিক। সাত-আটশো ফুট দূরবর্তী কোনও কাঠের গুদামে ঘাড়ে করে ঐগুলোকে বয়ে নিয়ে যেতে হতো। সাফ না হওয়া পর্যন্ত ওগুলো ঐখানে থাকত, পরে ওগুলোর প্রান্তভাগ কেটে ফেলে নতুন অংশ জুড়ে দেওয়া হতো। মনে হয়, মাইলের পর মাইল আমি বয়লার পাইপ বইতাম, মেঝে ঝাড়ু দিতাম আর অন্যান্য কাজ করতাম।

কিন্তু এসব কাজ আমি পছন্দ করতাম। ইঞ্জিনের রহস্য-উদ্ঘাটন দেখতে আমি ভালবাসতাম। যেসব যন্ত্রবিদ ইঞ্জিনের কর্ম-কৌশল জানতেন, আমি তাঁদের ঈর্ষা করতাম। কলকব্জা নাড়াচাড়া করতেও আমার ভাল লাগত। বাড়ী থেকে যে কোনো যন্ত্র এনে বিরাট বিদ্যুৎ-তাড়িত শান দেবার যন্ত্রটিতে তা ধারাল করতাম। মজুর হ'লেও আমাকে এটা করতে দেওয়া হ'ত। তবে সে সময় এলিসের যে কোনও লোককেই ঐ শানদেবার যন্ত্রে তার যন্ত্রপাতি শান দিতে দেওয়া হ'ত। শুধু কি তাই? একবার আমি শান দেবার যন্ত্রের কাছে বসে আছি; এমনি সময় একজন রেড ইণ্ডিয়ান এসেও তার শিকারের ছুরিটি শান দিয়ে নিয়ে গেল।

দৈনিক আমি দশ ঘণ্টা কাজ করতাম, এর বিনিময়ে রেল-কোম্পানী আমাকে এক ডলার মজুরী দিত।

ছ'মাস পর আমি একেবারে 'মাষ্টার মেকানিকে'র কাছে উপস্থিত হ'য়ে তাঁর সাহায্যপ্রার্থী হলাম। এই দক্ষ যন্ত্রশিল্পীর নাম এডগার এস্টার ব্রুক। আমার দাদা এড পরবর্তীকালে এঁরই কন্যাকে বিবাহ করে।

"তুমি শিক্ষানবিশ হতে চাও নাকি হে?"

"আজ্ঞে, হ্যাঁ।"

"বেশ কথা ওয়াল্ট, এ সুযোগ নেবার অধিকার যদি কারু থাকে, সে তুমি। তুমি তোমার কাজে লেগে আছ, কখনো তোমার পেট ব্যথাও হয়নি। এখানকার লোকে তোমাকে পছন্দও করে। এ ব্যাপারে আমি কি করব, বলছি। আগে তোমার বাবার সঙ্গে একবার কথা বলে নেব। তার মানে তোমার যন্ত্রশিল্পী হবার ইচ্ছাটা যদি পাকাপাকি হ'য়ে থাকে'।"

"আজ্ঞে, হ্যাঁ। তা'ই আমার ইচ্ছে।'

আত্মবিশ্বাসী ও উদ্ধতস্বভাবের যুবক আমি, কিন্তু আগ্রহাতিশয্যে আমি তখন কাঁপছিলাম।

মিঃ এস্টারব্রুক বাবার মত আদায় করেছিলেন। সুতরাং আমার চারবছর শিক্ষাধীন থাকার জীবন শুরু হলো সেই যন্ত্রনির্মাণ কারখানায়। প্রথমে ঘণ্টায় আমার বেতন ছিল পাঁচ সেণ্ট। এর চেয়ে উৎকৃষ্টতর সুযোগ আর কি থাকতে পারে ?

(২)

শিক্ষানবীশের উচ্চাকাঙ্ক্ষা

অর্ধশতাব্দীরও অধিককাল আমার বাবার কাছে তাবিজের মত একটা জিনিষ ছিল। আসলে ওটা ছিল তার 'ষ্টীম গেজ'। আমার অফিসে এই জিনিসটি একটি বহুমূল্য স্মৃতিচিহ্নে পরিণত হয়। ইঞ্জিন চালকের কাছে ষ্টীম গেজ হাতঘড়ির মতোই অতি প্রয়োজনীয় বস্তু। পেতলের পাত দিয়ে তৈরী এই বহুবাঞ্ছিত চাকতিখানির উপরই আমার বাবার জীবনমরণ নির্ভর করতো। শুধু কি আমার বাবার ? আরও অনেক জীবনও এর উপর নির্ভর করত। এর ডায়ালের উপর দিকটা কাচ দিয়ে ঢাকা; দুহাতের অঙ্গুলি দিয়ে এটাকে আড়াল করা চলে না। প্রায়ই তিনি একে পরীক্ষা করতেন, আর সারাজীবন রক্ষা করেছেন। তার মৃত্যুর পর আমার বোন আইরিন বাবার তুচ্ছ কিছু সম্পত্তির মধ্যে ষ্টীম গেজটি খুঁজে পেয়ে আমার কাছে পাঠিয়ে দেন। এইটে ছিল বাবার প্রিয়তম যন্ত্র; কিন্তু এখন আমার কাছে এটে একখণ্ড স্বচ্ছ কাচের বল ছাড়া কিছু নয়।

ষ্টীম গেজটির উপরিভাগের দিকে একদৃষ্টে চেয়ে থাকলে মনে হয় যেন বাবার ইঞ্জিনের ভেঁপুর শব্দ বহু দূর থেকে কানসাসের প্রেইরি তৃণভূমির দিগন্ত সীমায় অবস্থিত এলিস ছাড়িয়ে বাতাসে ক্রমশ অস্পষ্ট হয়ে আমার কানে ভেসে আসছে। আসলে কিন্তু রাস্তার যানবাহন চলাচলের কর্কশ শব্দই আমার শ্রুতি-গোচর হয়; তবু এটা যেন আমাকে সম্মোহিত করে। আমি মনশ্চক্ষে

দেখি তার ইঞ্জিনটিকে নৈশ-ট্রেনটি জংশন সিটি থেকে এলিসে চালিয়ে এনে অতিরিক্ত শব্দ করে থেমে যাচ্ছে। ইঞ্জিনটা তাঁরই, ঘোড়া যে-অর্থে ঘোড়-সওয়ারের, এটাও সেই অর্থে তাঁর। তাঁর ক্ষমতা ও বুদ্ধিমত্তা যেন ইঞ্জিনে প্রতিফলিত, তিনিই ওর রক্ষাকর্তা, ওকে নিয়ে গর্ব করেন, ওকে ভালবাসেন। সময় সময় আমার এই চিন্তা এমন রূপও গ্রহণ করে যে, আমি যেন চোখের সম্মুখে দেখতে পাই, ইঞ্জিনটি হুস হুস হুস শব্দে ধোঁয়া উদ্গীরণ করতে করতে ইলিনয়ের ভেতর দিয়ে চলেছে আর আমি ওর চাকার 'লেভেলের' নীচেকার গর্তে কারিগরের মত কাজ করছি; আমার দুটো বাহুই তৈলাক্ত, কৃষ্ণবর্ণ ধারণ করেছে, পেশীগুলো শক্ত, অথচ নমনীয় ও নবীন। "বিগ ক্রীক" সেতু পেরোবার আগে বাবার ইঞ্জিনের হুইস্‌লের শব্দ যেমন ধারা শুনতে অভ্যস্ত ছিলাম, তেমনটি যদি আবার শুনতে পেতাম,—এমন ইচ্ছা তো কতবারই হয়েছে। আবার গান বাজনাও আমার স্মৃতি-শক্তিকে উজ্জীবিত করে তোলে। ফিফ্‌থ অ্যাভিনিউ বরাবর বাদ্য বাজিয়ে চললে আমার মন কিছুটা উৎফুল্ল হয়, অদম্য সঙ্গীতরসের উদ্রেক হয়। যখন আমি রেল কারখানায় শিক্ষানবীশ ছিলাম, এতে তখনকার কথা মনে পড়ে। তখন আমি বাদ্য বাজাতাম, বেসবল টীমে "সেকেণ্ড বেস"-এ খেলতাম এবং রবিবার বিকালবেলা ডেলা ফরকারকে নিয়ে বিগ ক্রীক সেতুর দিকে বেড়াতে যেতাম।

প্যাসিফিক ইউনিয়নের কোম্পানির কারখানায় শিক্ষানবীশ চাট্টিখানি কথা নয়। মাইরি, এর জন্য আমার ভারি গর্ব ছিল।

হেডলাইটের তলায় বয়লার শিরের উপরে একজোড়া 'অ্যাটলার' ঝুলিয়ে যেমন প্রত্যেকটি ইঞ্জিনই জাঁক দেখিয়ে এগিয়ে চলে, ঠিক তেমনি আমারও এমন একটা চিহ্ন থাকা উচিত ছিল যাতে বোঝা যায়, আমি হচ্ছি সেই ইউনিয়ন প্যাসিফিকের কর্মী, যে ইউনিয়ন প্যাসিফিক বিরাট তাঁতযন্ত্রের মত জাতীয়তার সুতোয় বুনে চলেছিল একটি মহাদেশের পশ্চিমার্ধকে। শুধু ইউনিয়ন প্যাসিফিকই নয়, রেলপথ নির্মাণের গোটা শিল্পকলাই আমার কল্পনা উদ্দীপ্ত করত।

শিক্ষানবীশ যখন হলাম, তখন আমার নিজের সম্পর্কে শ্রদ্ধা দশগুণ বেড়ে গেলো। এলিসের প্রত্যেকে জানত, যে-কোন কারখানার শিক্ষার্থীকেই বেশ কড়াবকমের পরীক্ষায় পাশ করতে হয়। কেউ কেউ 'গ্রেড' পেত না, কিন্তু আমার বেলায় কালবিলম্ব হয়নি; যেহেতু বীজগণিত আমার অন্যতম প্রিয় পাঠ্যবিষয় ছিল। মুদিখানায় কাজ করার সময়ও আমি বীজগণিতের সূত্র প্রয়োগ করেছি, তখন আমি বীজগণিতের সাহায্যে জজ এণ্ডারসনের জাবেদা মিলিয়ে দিতুম। আমাদের একখানা বাড়ী তৈরীর সময়ও এ বিদ্যা ব্যবহার করা হয়েছে। কিন্তু ইঞ্জিনের চাকা ও চালন-যন্ত্রটির সমস্যার সঙ্গে আমার পরীক্ষার কয়েকটি অঙ্ক কষতে গিয়ে বীজগণিতের যেরূপ প্রয়োগ করেছিলুম আমার জীবনের অন্য কোনও কিছুতেই বোধহয় এত ভালভাবে আর তা করিনি।

আমার শিক্ষা শুরু হবার সঙ্গে সঙ্গেই যে জিনিষগুলির প্রয়োজন দেখা দিল তা হচ্ছে নানা অস্ত্র ও সরঞ্জাম। তখনকার চেয়ে এখনকার অবস্থার ভূরি ভূরি পরিবর্তন হয়েছে। আজকাল শিল্পকারখানার শ্রমিকদের কাজ করার জন্য সব রকমের যন্ত্রপাতিই প্রায় দেওয়া হয়ে থাকে, অন্তত সেরকম চেষ্টাই কোম্পানি করে। কোনও কর্মীর দক্ষতার প্রত্যক্ষ প্রমাণ ছিল তার নিজের অস্ত্রের বাক্সটি, সেই বাক্সটি সঙ্গে নিয়েই কর্মীকে কাজে আসতে হ'ত। সকল কারিগরের কাছেই এই অস্ত্রের বাক্সটির মূল্য ছিল সর্বাধিক, অবশ্য যথেষ্ট কারণও ছিল তার। যে অস্ত্রের ধাতুতে নিজহাতে পান দেওয়া হয়নি, কোনও সুদক্ষ কর্মী তা দিয়ে গড়া কোনও যন্ত্রের উপর সম্ভবত আস্থা রাখতে পারে না। কিন্তু নিজ হাতে নিজের যন্ত্র গড়ার পক্ষে এর চেয়ে ভাল হেতু আমার ছিল, যন্ত্র কেনার মতো পয়সা আমার ছিল না।

জীবিকা সংগ্রহের জন্য যখন আমার ঐসব স্বহস্তনির্মিত যন্ত্রের প্রয়োজন শেষ হয়, তার বহুকাল পরে একদিন আমাদের এলিসের পুরানো বাড়ী থেকে ঐগুলো আনিয়ে সর্বসাধারণের দর্শনীয় হিসাবে একটি কাচের আধারে রেখে দেওয়া হয়। আর সেই আধারটি স্থাপন করা হয় বাহাত্তর-তলা বিশিষ্ট "ক্রাইসলার বিল্ডিং"-

-এর প্রদর্শনী কক্ষে। ঐ প্রদর্শনী কক্ষটি একেবারে সর্বোচ্চতলায়, সেখানে দাঁড়িয়ে যে-কোন নির্মল দিনে প্রায় ৪০ মাইল দূরবর্তী দিকচক্রবাল দেখা যায়। যদি কোন ব্যক্তি অলিন্দর চার দিকে ঘুরে বেড়ান তা'হলে এই বিরাট অঞ্চলের শতশত বর্গমাইল বিস্তৃত ঘিঞ্জি লোকবসতির দ্রুত অপসৃয়মান দৃশ্য দেখতে পাবেন। কিন্তু তিনি যদি ঐ অট্টালিকার সর্বোচ্চ তলায় উঠে প্রদর্শনীকক্ষে দাঁড়িয়ে এই দৃশ্য উপভোগ করার বাসনা ত্যাগ করতে পারেন, এবং পরিবর্তে আমার হাতে তৈরী যন্ত্রপাতিগুলি দেখেন তাহ'লে, আমার ধ্রুববিশ্বাস, তিনি আমেরিকা সম্পর্কে আরও বেশি জ্ঞান সঞ্চয় করতে পারবেন।

আমার কাজ আরম্ভের সময় যন্ত্রপাতি সব স্থূলধরণের ছিল। সম্ভবত প্রধানত এই হেতু নবতর ও উৎকৃষ্টতর পর্যায়ের উপকরণ তৈরী করে আমাদের সভ্যতার বহিরঙ্গের এমন বিশাল রূপান্তর ঘটান হয়েছে। বৈদ্যুতিক আলো একটা উপকরণ, টেলিফোনও একটা উপকরণ, চলচ্চিত্র, বেতারযন্ত্র আর মোটর তো এই একই শ্রেণীর। সাম্প্রতিক কালে মানুষের সুযোগসুবিধা আগের চেয়ে ঢের কম, এরূপ মনে করার মতো স্বল্পবুদ্ধি লোক কে আছে? আধুনিক জগতে শুধু নতুন ও আশ্চর্যরকমের যন্ত্রপাতিই তৈরী হয় নি, বিস্ময়কর নতুন নূতন বস্তু সৃষ্টি হচ্ছে, যার প্রত্যেকটি মানুষের আগের তৈরী জিনিষের সম্মুখে নূতন চ্যালেঞ্জ উপস্থিত করছে। তাছাড়া নিত্য নতুন প্রয়োজন এবং বৃহত্তর মানবিক সমস্যা এত দ্রুততালে সৃষ্টি হচ্ছে যে, কোনও একজন লোকের পক্ষে তা একা মনে রাখাও অসম্ভব।

এক জোড়া কম্পাস হলো আমার তৈরী প্রথম যন্ত্র। এর বাহু দুটো যথাসাধ্য বিস্তৃত করলে চার ইঞ্চি ব্যাস পরিমিত স্থান মাপা যেত। এ হচ্ছে কারখানায় নিযুক্ত অপর একজনের কম্পাসের অনুকৃতি। তা ছাড়া, দরকারমত আমি অন্যান্য জিনিষও প্রস্তুত করেছি। জনৈক যান্ত্রিক পূর্বাঞ্চলের এক বিরাট প্রতিষ্ঠান থেকে আনা দ্রব্য-তালিকা আমাকে দেখতে দিয়েছিলেন। ঐ তালিকায় 'ডেপ্‌থ্‌ গেজে'র একটি ছবি ও বর্ণনা ছিলো।

এজাতীয় যন্ত্রের কথা আমি আর কখনো শুনিনি, আর দোকানেও ওর একটাও ছিল না। এক খণ্ড ধাতুর ছিদ্রের বেধ পরিমাপ করতে হলে এক টুকরো তার ছিদ্রের ভিতর ঢুকিয়ে দিতাম, তারপর নখাগ্র দিয়ে ঐটে চিহ্নিত করে তারখণ্ডকে একটি রুলারে স্থাপন করা হতো। হয়ত এজাতীয় পরিমাপ এক ইঞ্চির এক ষোড়শাংশ পর্যন্ত সঠিক হত, কিন্তু আজকাল এক ইঞ্চির দশ সহস্রাংশ সঠিক হতে পারে, এমন ভাবে পরিমাপ করা হয়।

পূর্বোক্ত দ্রব্য তালিকাটি কিছুকাল আমার কাছে রাখার অনুমতি আমি পেয়েছিলাম। এই সুযোগে আমি বেধ পরিমাপক একটি গেজ নিজেই তৈরী করি। এটা স্থূলবরণের সংযোজনা। কিন্তু 'তার নখ-রুলার' পদ্ধতির চেয়ে এ পদ্ধতি বেশ কিছুটা উন্নত ধরনের। একটি ক্ষুদ্র 'স্ট্যাণ্ডের' উপর একটি প্রলম্বিত বাহুর প্রান্তভাগ হাতের আঙুলের মত করে কাটা এবং তার সঙ্গে টেপা ক্রুদির আটকানো একটি '[illegible]ম' অর্থাৎ এর বাহুর স্থাগা। এক ইঞ্চির ত্রিশ সেকেণ্ডের ভাগে উহা চিহ্নিত।

এরপর ছিদ্র বন্ধের চিহ্নি তৈরীর ব্যাপারে অনাবশ্যক ফাইল ও বাটালী ব্যবহার না করেও আমি প্রথম বারেই সফল হয়েছিলাম। ক'মাসের ভেতর আমি আগের চেয়েও উৎকৃষ্টতর বেধ পরিমাপক গেজ তৈরী করি। উন্নত শ্রেণীর যন্ত্র ব্যবহার করার কারখানায় আমার বেশী সুযোগসুবিধা লাভ হয়। যেসব কাজে পাকা ব্যক্তিরা নিযুক্ত, আমি সেসব কাজ করবো বলে উচ্চাকাঙ্ক্ষা পোষণ করতাম। আমি নিজে বেশ বড় কম্পাস তৈরী করতে প্রবৃত্ত হলাম। এ হাতিয়ারটা দৈর্ঘ্যে আমার বাহুতুল্য। যখন ঐগুলো গড়া হলো তখন সাহস ভর করে প্রথম '[illegible]দ' তৈরী করতে সাহায্য করবার জন্যে অনুরোধ জানালাম ইঞ্জিনের 'পিস্টন রডটি' এর উপরই বিঘূর্ণিত।

ছুতোরশালায় তক্তা পালিশের সময় আমি জনৈক বুড়ো ছুতোরের সঙ্গে কখনো কখনো আলাপ করতাম, আর তার কথা মনোযোগ দিয়ে শুনতাম। এই ব্যক্তি এমন জোরে জোরে তামাক পাতা চিবাত যে তার গোঁফজোড়া অনুক্ষণ

নড়তে থাকত। আবার কখনো বা সে নিশ্চল হয়ে যেতো; হঠাৎ যেন মাথাটা পিছনে ফিরিয়ে নিত, আর ঐ গোঁফের মধ্যে লুকানো ঠোঁট জোড়া ফাঁক ক'রে সেখানেই তীব্রবেগে পিঙ্গল রসের শর নিক্ষেপ করত (লেখক লোকটির পিক্ ফেলাকেই এভাবে বর্ণনা করছেন—অনুবাদক)। একদিন আমি তার কাছে এই নিয়ে প্রায় শতবার অনুযোগ করলাম যে, রাত্রির শিফ্‌টের লোকেরা যন্ত্রপাতি নিয়ে গিয়ে আর ফিরিয়ে দিচ্ছেনা। এই সময় তিনি একটা থলে একদিকে টেনে নিলেন; তারপর যন্ত্রপাতি রাখার ঠিক উপযোগী এমন আয়তনের একটা অসমাপ্ত সিন্দুক আমাকে দেখালেন।

"এটা তোমার জন্যেই," তিনি বললেন। তার নিজের আর আমার পছন্দসই করে বাক্সটির তৈয়ার শেষ করতে তার কয়েক মাস লেগেছিল। কিন্তু ইতিমধ্যে আমার সব ক'টি যন্ত্রের উপর আমার নামের আদ্যাক্ষর খোদাই করে দিচ্ছিলাম।

কিভাবে একাজ করা যায়, "দি সায়েন্টিফিক আমেরিকান" নামক সাময়িকপত্রে আমি তা পড়েছিলাম। যে অংশ চিহ্নিত করতে হবে, তা'তে 'অ্যাসফাল্ট' রং লাগাতে হবে, তারপর বাঞ্ছিত নমুনা খোদাই করে, পরিশেষে অ্যাসিড প্রয়োগ করতে হবে। 'অ্যাসফাল্ট রং' এর ছোট বোতলের জন্যে আমি পূর্বোক্ত সাময়িক পত্রিকার কর্তৃপক্ষের নামে দশ সেণ্ট পাঠিয়েছিলাম। যেদিন বোতলটি এসে পৌঁছল, প্রায় সেদিন থেকেই আমার সব ক'টি যন্ত্রই অ্যাসিড দিয়ে 'ডব্লিউ পি-সি' এই আদ্যাক্ষর তিনটিতে চিহ্নিত করা হয়ে গেল।

এলিসের বাদ্য বাদকদল যেকোন সময় যেকোন একঘেয়ে দিনকে সতেজ ও আনন্দময় করে তুলতে পারত। আমিও সেই উত্তেজনায় অংশ গ্রহণ করেছিলাম। এমন কি উচ্চ বিদ্যালয়ের শেষ পরীক্ষায় উত্তীর্ণ হবার আগেই রেল কর্মচারীদের এই সমিতির সভ্যরূপে আমাকে ও আমার বন্ধু চার্লি কীগীকে দিয়ে জয়ঢাক বাজিয়ে নেয়া হতো। বাবার ড্রিল শিক্ষা এবং বাদ্যবাদক দলের সভ্যপদকে ধন্যবাদ; আমিকালে একজন চমৎকার জয়ঢাক বাদক হয়েছিলাম। কিন্তু যতক্ষণ আমি জয়ঢাক বাজাতাম ততক্ষণই আমি বুঝতে পারতাম যে এর

চেয়েও সুমিষ্ট বাদ্যযন্ত্র আছে। কারণ, একটা জয়ঢাকের বাজনায় কোন মেয়েরই মন ভুলানো যায় না।

আমার দাদা এড বাদ্য বৃন্দক দলে 'টুবা' আর জো ম্যাকম্যাহোন 'ট্রম্বোন' বাজাত। আমরা তিনজনই বাড়ীতে সাজানো-গোছানো একখানা ঘরে শুতাম। জো আমাদের বাড়ীতেই থাকত এবং খেত। তার বাবা আইরিশ, তিনি প্রথমে রেলকারখানায় একটি বিভাগীয় ফোরম্যান ছিলেন। পরে তিনি 'রোডমাস্টারের' পদে চাকরির সময় অবসর গ্রহণ করেন। তিনি তাঁর পরিবারবর্গকে কানসাস সহরে স্থানান্তর করেন। জো কিন্তু রেলকারখানায় তা'র শিক্ষানবীশীর শেষ বছরটা এলিসে থাকবারই সিদ্ধান্ত করল।

প্রায় প্রতি রাতেই আমাদের তিনজনের মধ্যে বালিশ নিয়ে লড়াই চলতো। ওদের মধ্যে কনিষ্ঠতম ছিলাম আমি। যে পর্যন্ত না আমি একটি 'বেসবল' খেলার ব্যাট নিয়ে পাগলের মতো তাদের তাড়া করলাম, সেপর্যন্ত এরা ছেড়ে পড়তোনা। বাড়ীতে তারা আমাকে বিরক্ত করত, জ্বালাতো, আর বাদ্য অনুশীলনের সময় ত কথাই নেই। যেমন ছোট হই না আমি জানতাম, তাদের সব ক'টি-তেই ব্যাণ্ড বাজান ছিল রঙ্গরস জমানোর সর্বশ্রেষ্ঠ উপায়। রাতে বাড়ী থেকে বেরুবার এটি ছিল একটি অজুহাত। এই অজুহাতেই সন্তদের বাপ মায়ের ও অন্য ছেলে মেয়েদের সঙ্গে মিলিত হবার সুযোগ ক'রে নেওয়া হ'ত। তখনকার দিনের মা-বাবারা ঠিক আপনাদের মা বাবাদের মতোই কড়া শাসন করতেন ছেলে মেয়েদের।

যখন আমাদের বাদকদল এলিসে কুচকাওয়াজ করতো ও বাজাতো তখন সেই শব্দ শুনে সহরে নবাগত ঘোড়াগুলো পা ছুড়ত আর পিছনের পায়ে ভর করে দাঁড়াত। কিন্তু আমাদের উত্তেজনা এর চেয়েও ঢের বেশি হতো। সব ক'টি দোকানের সামনের দিককার সূর্যাতপ নিবারণের ঢাকনিগুলো ক্রমশ ঢালু হয়ে পার্শ্ববর্তী রাস্তার উপর প্রসারিত ছিল; এগুলো কাঠের খুঁটির উপর ভর দিয়ে দাঁড়ান একজাতীয় খিলানের মতো। যখন সহরের অর্দ্ধেক লোক

আমাদের বাজনা শুনবার জন্যে সারি দিয়ে ঐ ঢাকুনিগুলোর তলায় এসে দাঁড়িয়ে থাকত, তখন ঐ বাদক দলের মধ্যে থাকার জন্য কেমন একটা বিসদৃশ ঠেকত নিজেদের।

'দীর্ঘ ঠোঁটবুজ টুপী এবং 'ও'ভার অল' ছিল আমাদের উর্দি। কাজের গলার চারদিকে লাল রুমাল ঝুলিয়ে যখন আমরা মার্চ ক'রে চলতাম তখন আমাদিগকে ইঞ্জিন চালক বলে মনে হ'ত। বাদক দলের নেতা এড পিয়াসন ছিল ইঞ্জিনিয়ার। তিনি 'কর্নেট' বাজাতেন। আমি গানের স্বরলিপি জানতাম, কারণ আমি বোন ফর্কারের সঙ্গে মিস কার্টরাইটের নিকট থেকে পিয়ানো বাজাতে শিখেছিলাম। তাছাড়া, আমাদের বাড়ীর অর্গানটি বাজাতেও আমি শিখেছিলাম। কিন্তু তালে তালে পা ফেলে অগ্রগামী বাদক দলের সঙ্গে অর্গান বাজান চলে না। আবার এদিকে জয়ঢাক পিটিয়ে পিটিয়ে শ্রান্ত হয়েছিলাম, তাই নিজে একটা ক্লারিওনেট কিনে নিলাম। আমার মুখে ক্ষত না হওয়া পর্যন্ত এই বাঁশী রাতের পর রাত আমি মধুর ও চাপা সুরে হরদম বাজিয়েছি।

একবছর আমরা বাজিয়েরা ও'ভার অল প'রে আর তাতে বড় বড় সূর্যমুখী ফুল এঁটে রেলের 'পাসে' রেলে কানসাস সহরে গিয়েছিলাম এবং বার্ষিক উৎসব 'প্রিন্স অফ পাল্লাস'এ কুচকাওয়াজ করেছিলাম। মনে হয় ঐ বছর 'ক্রেওল বেল' তালটি আমরা সবচেয়ে ভাল বাজিয়েছিলাম। পর বছর এড ব্যাণ্ড অনুশীলন ছেড়ে দেয়, কারণ সন্ধ্যায় তার আরও বেশী দরকারী কাজ থাকত। এর ফলে তার ভেরী বাদ্য যন্ত্রটি অযত্নে মরচে ধ'রে সবজে রং হ'য়ে যায়। বিভাগীয় ওস্তাদ যন্ত্রবিদ এডগার ইষ্টারব্রুকের কন্যা মে'র সঙ্গে এড সে সময় বেড়াতে যেত। পরে এড ও মে'র বিয়ে হয়। কাজেই ভেরী বাদকরূপে আমিই এডের স্থলবর্তী হলাম। ভেরীর আওয়াজটাও বিকট ধরণের; কিন্তু ঐটে আমার পছন্দসই। আমি কানসাস হতে রৌপ্য-খচিত ভেরী কিনে আনলাম, ঐটে সোনালী বাণিশযুক্ত আর ফিতে জড়ান ছিল। ফিতেটি

আমার গলায় ঝুলান হতো। একাকী ভেরী বাজান যেত; কিন্তু আমি ছাড়া আর কেউ সম্ভবত একাজনা গ্রাহ্য করতো না। যখনই আমি বাজাতাম, তখনই মজা পেতাম। কিন্তু বাদ্য বাজান হোক, আর নাই হোক, প্রতি সপ্তাহে ষাট ঘণ্টার কম কাজ করতাম না।

যখন কোন কর্তাব্যক্তি থাকতেন না তখন দোকানের চারদিকে জোর হৈহল্লা চলতো। কখনও কখনও তাঁরা এসা হৈচৈ কোথায় হচ্ছে, তা বের করতে চেষ্টা করতেন, কিন্তু পারতেন না। আমাদের আত্মগোপন করবার জায়গা ছিল। দোকানের পেছন দিকটায় তক্তা পাতা শেষ হয়নি, ঐ অন্ধকারাচ্ছন্ন শূন্যগর্ভ দিয়ে আমরা একটা আমাদের ছোট্ট গর্তে যাতায়াত করতে পারতাম। তবে কিছুটা ঠাসাঠাসি হলেও ওখানে চার জন যুবকের বেশ জায়গা হতো। সঙ্গোপনে মুক্তি প্রত্যাশী বন্দীর মতো আমরা এই লুকোবার স্থানটি গড়ে তুলি। হাঁ, যখনই একঘেয়ে বোধ হত তখনই আমরা কাজ থেকে পালাতে চাইতাম।

এলিসে নীতিবাগীশ মেথোডিস্ট খৃষ্টানরা তাস খেলাকে সুনজরে দেখতেন না, অথচ আমি ঐ ধর্মসম্প্রদায়ের লোক ছিলাম। দুশ্চরিত্রা নারীর সঙ্গে, হুইস্কি ও ধূম-পান অথবা তাস খেলা প্রভৃতি অসৎ কাজ বলে বিবেচিত হতো। এর যেকোন একটি বিশেষ কারো চরিত্রদোষ থাকলে শহরের সম্মানিতা জননীর দল তাদের রুচিশীলা মেয়েদের তার সঙ্গে মেলামেশা করতে দিতেন না। এর পর বহু বছর অতীত হয়েছে, এখন আমি স্বীকারোক্তি করার সুযোগ নিতে পারি। সেই পূর্ব-বর্ণিত গোপন স্থানে আমরা তাস খেলতাম, সিগারেট খেতাম আর কচিৎ একটু আধটু বিয়ার পান করতাম। দোকান-ঘরের মেঝের নীচেকার ভূগর্ভে একটা বোতলের মুখে মোমবাতি জ্বালিয়ে এ-সব বদ-অভ্যাস করা হয়েছিল। ওহে, আমরা নিজেদের কীই না ভাবতাম!

এটা ছিল নিছক আমোদ, কিন্তু কোন ইঞ্জিনের কলকব্জা তন্ন তন্ন করে পরীক্ষা করার সময় আমার মনে উত্তেজনার যে শিহরণ জাগত, তার তুলনায়

এ আহ্লাদের অনুভূতি কিছুই নয়। বই পড়ে আমি যা' শিখিনি, হাতে-কলমে শিক্ষায় আমার সেই বাঞ্ছিত ফল লাভ হয়েছিল। আমার মনোবাঞ্ছার কথা বললেন? যন্ত্রের কলকৌশল জানার যে তীব্র কৌতূহল আমার ছিল, এই শব্দটি আমার সেই অনুভূতি প্রকাশের আদৌ উপযুক্ত বাহন নয়। সে সময় আমাদের এই মহাদেশের পরিবর্তন সাধনের জন্য যে সব অদ্ভুত ঐন্দ্রজালিক জিনিসের ব্যবহার সবেমাত্র শুরু হ'য়েছিল এবং একটির পর একটি করে যাদের উপর থেকে যবনিকা উত্তোলিত হচ্ছিল তাদের সম্পর্কে কৌতূহল ও আগ্রহে আমি যেন উন্মাদ হয়ে যেতাম।

এলিসে আমার সবকিছু প্রশ্নের সদুত্তর দেবার মতো যথেষ্ট ওয়াকিবহাল কেহ ছিলেন না। তাই এর জন্যে আমি "দি সায়েন্টিফিক অ্যামেরিকান" পত্রিকায় বরাবর প্রায় প্রতি মাসেই চিঠি দিতাম এবং আমার প্রশ্নগুলো পাঠাতাম। এ সাময়িকীটি পুরাকালের দৈববাণীতুল্য। এই কাজের সম্পাদকীয় বিভাগের যে ব্যক্তিটির নিকট গ্রাহকদের প্রশ্নসমূহ পৌঁছুত, তিনি নিশ্চয়ই মনে মনে ভাবতেন যে এলিসের পি, ক্রাইসলার নিশ্চয়ই কোন বালক যুবকের ছদ্মনাম, আর অর্দ্ধেক উন্মাদ। তবু আমার বহু প্রশ্নের জবাব দেওয়া হতো। ১৮৯২ সালের ৫ই নভেম্বরের "সায়েন্টিফিক অ্যামেরিকানের" পাঠক কেউ থাকলে তিনি আমার মনের কোণে যেসব প্রশ্ন উঁকি ঝুঁকি মারত, তার একটা হদিশ করতে পারতেন। ঐ সংখ্যায় নিম্নোক্ত বিষয়গুলো প্রকাশিত হয়েছিল:

১। ডব্লু পি সি জানতে চান যে আগুন নিভাবার হাত বোমা কোন কোন বস্তু দিয়ে তৈরী হয়, উঃ—ক্যালসিয়াম ক্লোরাইড, সাল অ্যামোনিয়াম অথবা সোহাগার দ্রবণ দিয়ে পাতলা গোলাকার কাচের বোতল ভর্তি করলে আগুন নিভাবার হাত বোমা তৈরী হতে পারে।

২। কোনরেজ ব্যাটারী প্লেট সমূহের বৈদ্যুতিক সংযোগক্ষেত্র রোধ করার জন্য কোন বস্তু উত্তম? উঃ—গাটা পার্চা।

৩। যে কোন দু'জাতের অ্যাসিড মিশিয়ে কি বিস্ফোরণ ঘটান যায়? উঃ—হ্যাঁ।

৪। সালফিউরিক অ্যাসিড দিয়ে কি কাঠে আগুন ধরান যায়? উঃ—কাঠের জলাংশ বের করে দিয়ে সালফিউরিক অ্যাসিড কাঠকে অঙ্গারে পরিণত করবে।

৫। স্টোরেজ ব্যাটারির সিঙ্কনে কি কাঠে আগুন লাগবে? উঃ—এতে কাঠে আগুন ধরবে বলে আমাদের মনে হয় না।

বাঞ্ছিত বস্তু কিনতে না পারলে আমি তা তৈরী করে নিতাম, এ অভ্যাস আমার বহু দিন ছিল। আমার প্রথম বরফে চলার জুতো আমি নিজেই তৈরী করেছিলাম। পরে আমি একটা চমৎকার পাখী শিকারের বন্দুক বানিয়েছিলাম। কিন্তু কারখানায় আমার কাজের সময় আমি একখানা নমুনা ইঞ্জিন তৈরী করি।

আমার বাবা যে ইঞ্জিনখানা চালাতেন, আমার তৈরী ৩৮ ইঞ্চি দীর্ঘ ইঞ্জিনটি তারই মডেল। ৮টি চাকা বিশিষ্ট ঐ ইঞ্জিনখানিই ছিলো তখনকার দিনের প্রামাণিক আকৃতির। সে সময়ে একরূপ মডেল তৈরীর কোন বিবরণই পাওয়া যেতনা, কাজেই ওটার সবকিছুই আমাকে করতে হয়েছিল। নিজেই পছন্দমত প্রত্যেকটি অংশের আনুপাতিক মাপ স্থির করে নিতাম। তারপর আমি এক টুকরো লোহা নিয়ে তাতে ছিদ্র, ছাটকাট ও ঘষামাজা শুরু করে দিলাম।

ভাস্কর তাঁর মানবজাত সৌন্দর্য প্রতিমা রূপায়নের চেষ্টায় দরদ, মমতা ও কারু-কৌশলের সমন্বয় ঘটিয়ে থাকেন। কিন্তু রেল ইঞ্জিনের মডেল তৈরীর সময় আমার চিত্তে জাগ্রত সৌন্দর্যানুভূতি ও শিল্পদক্ষতা তুলনায় তার চেয়ে ঢের বেশি ছিল। অবশ্য বহু কাল এই ইঞ্জিনের পরিকল্পনার পূর্ণাঙ্গ চিত্র আমার মনে মনে জীবন্ত ছিল, মনে হতো, যেন এর দৈর্ঘ্য প্রস্থ ও বেধের অস্তিত্ব আছে। বই পড়ে শিক্ষালাভের অপারগতার ত্রুটিই এখানে। আমার আঙুলগুলোই ছিল অভ্যন্তরে গ্রহণের প্রণালী তুল্য। এর ভেতর দিয়ে আমার

মানস-আঁধার পূর্ণ হতো। অবশ্য আমার চোখ ও কাণ এই কাজে বিশেষ সাহায্য করত। কিন্তু মনে হয়, আঙুল ও চোখের সাহায্যে আমি যা' শিখেছি কখনো তা' ভুলবার নয়।

ইঞ্জিনের মডেল সম্পূর্ণ হলে আমি ওটাকে আমাদের ইয়ার্ডের সর্বত্র চালাবার ব্যবস্থা করলাম। এর ছোট্ট ভেঁপু যখন বাজত তখন বাবার গোঁফ জোড়া গর্বে বিস্ফারিত হতো।

শিক্ষানবীশীর দ্বিতীয় বছরের শেষ ভাগে গোলযোগ সুরু হলো। প্রথমে আমাকে ঘণ্টায় পাঁচ সেণ্ট মজুরী দেয়া হতো, দিনে দশ ঘণ্টার খাটুনীর সময় আমি যে পারিশ্রমিক পেতাম, তা' পরিমাণে ঝাড়ুদার হিসাবে কাজ করার সময় প্রাপ্য ডলারের অর্দ্ধেক। কিন্তু সারা দ্বিতীয় বছর আমি ঘণ্টায় দশ সেণ্ট করে রোজগার করলাম, তবে যে সময়কার কথা বলছি, তার মাত্র ক'হপ্তা বাদেই আমি তৃতীয় বছরের মজুরীর হার ঘণ্টায় সাড়ে বার সেণ্ট করে পাই। তখন ঐ টাকাই যথেষ্ট। আমি বাড়ীতেই ঘুমাতাম আর খেতাম, আর মা আমার পরিধেয় অধিকাংশ পোশাকও তখনো তৈরী করে দিতেন। আমি রাতের শিফটে কাজ করলে মা আমার একার পক্ষে যথেষ্ট খাদ্য বস্তু দিয়ে একটা নৈশভোজের থাবা। পূর্ণ করে দিতেন। আর দিনে কাজ করলে আমি বাড়ী গিয়ে মধ্যাহ্ন ভোজ খেতাম, কিন্তু এটা তো দুপুরের আহার নয়, এ যেন একেবারে নৈশভোজ।

দুপুরে কারখানার ভেঁপু বেজে উঠত আর এলিসের নারীকুল কর্মরত পুরুষদের আহারের ব্যবস্থা করে তৈরী হয়ে থাকত। তখন আর সব কালিঝুল-চর্বিমাখা যন্ত্রবিদের সঙ্গে আমিও একটা দীর্ঘায়ত জলাধারের দিকে ছুটে গিয়ে হাত পা ধুতাম। যখন ঝাড়ুদার ছিলাম তখন আমাকে মধ্যাহ্নের ঠিক দশ মিনিট আগে কালো জলাধারটিকে জল পূর্ণ করতে হতো। যাহোক, আমাদের সকলের মুখ হাত ও ঘাড় ধোয়ার পর জলপাত্রের জল নোংরা, ধূসর ও বুদ্বুদময় হয়ে যেতো।

একদিন আমরা বিকালে কাজ করছিলাম; কিন্তু ঝাড়ুদার সাফ করেনি বলে জলাধারটিতে তখনও নোংরা জল ছিল, আবার জলের উপর সাবানগোলা বিচিত্র রং-এর ময়লা ভাসছিল। আমি একটা 'জার্ণাল বক্সে' চর্বি ও ছাট-পশম ভরছিলাম, তখন জনকয়েক লোক সেখানে অযথা ঘুরে বেড়াচ্ছিল। আমি করছিলাম কি, ঐ সব চর্বি ও ছাট পশমের টবের উপর ঝুঁকে ছিলাম। এমনি সময় আমার মুখ আর কানের ওপর এক অশুচি বস্তুর আকস্মিক আঘাত এসে পড়ল। আঃ, আমার হিতাহিত জ্ঞান লোপ পেল। যখন আমি ওপর দিকে চেয়ে, তখন ম্যাকগ্রাথ নামের একটা লোকের হাত থেকে যেন কী ঝরে পড়ছিল। আঘাত লাগার সঙ্গে সঙ্গে আমি বুঝলাম, ঐ লোকটা জলাধারের নোংরা জলে ডুবিয়ে নিয়ে এক খণ্ড ন্যাকড়া ছুড়ে দিয়েছে।

তা'কে আমি কিছু বলেছিলাম, তবে কি বলেছিলাম সেটা বড় কথা নয়। তখন সর্বপ্রথম আমার মনে এসেছিল, লোকটার পিছু তাড়া করতে হবে। আমি ছাট পশমের পাকটি সজোরে চেপে ধরে তার পিছু ধাওয়া করলাম। সে একটা প্রকাণ্ড দালানের ভেতর দিয়ে ছুটে পালাবার সময় পেছনদিকে দরজা বন্ধ ক'রে দিয়ে গেল।

জানতাম, সে বাইরে বেশিক্ষণ শুধু শুধু ঘুরে বেড়াবে না, যেহেতু জেনারেল ফোরম্যান গাস হ্যাবার্টের অফিসের দিকে তাকে ছুটতে হয়েছিল।

দরজার সামনে দাঁড়িয়ে রইলাম; দেখামাত্র আঘাত করা যায়, এমনভাবে তৈরী হলাম। আমার পেছনে আমাকে কেউ ভেংচি কাটছে, এরূপ কোন একজনকে উদ্দেশ ক'রে বললাম, "আমি ঐটে ঠিক তার মুখের ভেতর গুঁজে দোব।" এর পরই তালা খোলার মৃদু শব্দ হোল, দরজার এক পাট কড়কড় ক'রে উঠল; আর সঙ্গে সঙ্গে আমি প্রথমে এক মুঠো ছাট পশম এবং তারপর আর এক মুঠো সবেগে ছুড়ে দিলাম।

যার মুখের ওপর এগুলো ছড়িয়ে দিয়েছিলাম, সে-ব্যক্তি কিন্তু ম্যাকগ্রাথ

নয়; তিনি মিঃ হ্যাবার্ট। গা থেকে ঐ আবর্জনা ঝেড়ে ফেলার আগেই তিনি আমাকে চাকরি থেকে বিদায় দিলেন।

এর পর কিছুদিন আমার মনে হল, আমাকে যেন পৃথিবী হতে নির্বাসন দেওয়া হয়েছে। আমি পীড়িত হয়ে পড়লাম। কারণ, পৃথিবীতে আমার কাছে শিক্ষানবীশীর মত এমন গুরুত্ব আর কিছুরই ছিল না। হয়ত আমার দাদা এড মিঃ ইস্টারব্রুকের সঙ্গে এবিষয়ে কথা ব'লে গোলমাল মেটাতে সহায়তা করেছিল অথবা হয়ত বাবাই এ ব্যাপারে যা কিছু ক'রে থাকবেন। যেভাবেই হোক, ওস্তাদ এরবিদ আমাকে ডেকে পাঠালেন। আমি তাঁর ডেস্কের সামনে দাড়ালাম। তিনি আমাকে লক্ষ্য ক'রে এক বক্তৃতা দিলেন; আমার অন্তর অনুশোচনায় পূর্ণ হয়ে উঠল।

"ঐ ম্যাকগ্রাথ লোকটাই তো আমাকে পাগল ক'রে দিয়েছিল। আমি কাজ করছিলাম, আর এখন—" আমি বললাম।

বিশাল বপু মিঃ এরবিদের। তিনি মুচকে মুচকে হাসতে লাগলেন, তাঁর ঘড়ির চেনটি উপর নিচে দুলতে থাকল। আগেও এ-ধরণের ঝুনুনি আমি দেখেছি, কাজেই এটি যে আশার লক্ষণ, তা ও আমি জানতাম।

তিনি বললেন, "আবার যখন এ-ধরনের ব্যাপার ঘটবে, তখন অপেক্ষা করবে, আর দেখবে দরজা দিয়ে কে আসছে, অথবা নিজের সময় ও সুযোগ বুঝে অফিসের বাইরে ম্যাকগ্রাথকে শক্ত ক'রে ধরবে। এখন যদি মিঃ হ্যাবার্টের কাছে ক্ষমা চাও তাহ'লে হয়ত তিনি তোমাকে কাজে যোগ দিতে দেবেন।"

এর পর হ্যাংলা কুকুরের মতো মিঃ হ্যাবার্টের কাছে আমি গেলাম। আমি তাঁর কাছে ক্ষমাভিক্ষা করলাম আর অশ্রুধারায় আমার বুক ভেসে যেতে লাগলো। কারখানার বাইরে তাঁকে অনুসরণ করতে তিনি আমাকে ইসারা করলেন, কারণ সেখানে আমার ভালর জন্যে, তিনি যা বলবেন, তা কেউ শুনতে পাবে না। আধ ঘটারও বেশি সময় নানা বিষয়ে তিনি

হিতোপদেশ দিলেন। শেষে বললেন, এ ঘটনায় তোমার যথেষ্ট শিক্ষা হওয়া উচিত। আবার যদি এ-ধরণের কিছু ঘটে, আমি তোমাকে ছাড়িয়ে দেবই দেব। আর কখনো ফিরতে পারবে না।'

বন্দুক ছুড়বার পর শিকারী কুকুর মহানন্দে লাফঝাপ করতে থাকে। তা যদি কেউ দেখে থাকেন, তাহ'লে তিনি বুঝবেন, কাজে ফিরে যাবার সময় আমার কী আনন্দ হয়েছিল। তবে চাকরি যাবার ভয়ে আমার যথেষ্ট উপকার হয়েছিল। কারণ, তখন থেকে আমি সত্যিই শিখব ব'লে সংকল্প করলাম। এখন, এই ১৯৩৬ সালে, কানসাস সহরেই আমাদের কারখানার মাইনের খাতায় এক ভদ্রলোকের নাম রয়েছে, তিনি আমারই সুহৃৎ, এখন বেশ বয়স হয়েছে, তাঁর নাম স্টুয়ার্ট।

এক রাতে ঐ ব্যক্তি একটি ইঞ্জিনের নীচে কাজ করছিলেন, আমি তাঁকে সাহায্য করছিলাম। তিনি বাজপাখির মত চারদিকে সতর্ক দৃষ্টিতে তাকালেন। আমাদের মত আরও অনেকে তখন কতকগুলি ইঞ্জিনে মেরামতের কাজ করছিল, চর্বির জ্বলন্ত বাতী থেকে নিষ্ক্রান্ত একটা কমলা রঙের আলোয় জায়গাটার অন্ধকার ঈষৎ দূরীভূত হয়েছিল। শীর্ণ পাথরের দেওয়াল এবং মাকড়সার জালে-ঘেরা চালে ইঞ্জিনের বিরাট ছায়া পড়েছিল, আর তা একবার প্রসারিত ও আর একবার সঙ্কুচিত হচ্ছিল।

শুধু আমিই যেন শুনতে পাই, এমন নিচু গলায় তিনি বললেন, "আমি সহরে যাচ্ছি।" আমি তার শিক্ষানবীশ সহকারী। বয়সে প্রবীণ এই আর্থার ডার্লিং-এর আমি অনুরক্ত।

তাঁকে হুঁশিয়ার ক'রে বললাম, "না গেলেই ভাল হত। ধরা পড়লে চাকরি খোয়াবেন।"

স্বল্প কিছুকাল আগে ডার্লিং এলিসে এসে কারখানায় চাকরি পান। বহু জায়গায় তিনি কাজ করেছেন, কিন্তু শেষবার করেছেন সান্তা ফে'র কারখানায়। প্যাসিফিক ইউনিয়নের কারখানায় ইঞ্জিনের ভাল্ব লাগানোর

ব্যাপারেই তাঁ'র দক্ষতা ছিলো সব চেয়ে বেশি। এতে যে তিনি বিশেষজ্ঞ ছিলেন, এ বিষয় নিঃসন্দেহ। তাই মিঃ হ্যুবার্ট আমাকে তাঁ'র সহকারী ক'রে দিয়েছিলেন। ভাল্‌ব লাগানো শেখাও আমার যাতে হয়, এটাই ছিল তাঁ'র উদ্দেশ্য। এরূপ কাজ জানা লোক পাওয়া কঠিন। ঠিকভাবে ভাল্‌ব লাগানোর উপর ইঞ্জিনের টানবার ক্ষমতা নির্ভর করে। আর এখনও রাতে বিছানায় শুয়ে থেকেও আমি ভারী ট্রেনবাহী দূরাগত ইঞ্জিনের শব্দে বলে দিতে পারি, ঐ-ইঞ্জিনের ভাল্‌ভগুলো ঠিকভাবে বসান আছে কিনা। যখন ঠিকভাবে ভাল্‌ব বসান থাকে তখন ইঞ্জিন চলার সময় পাফ্‌ পাফ্‌ পাফ শব্দের মধ্যেও একটা সহজ ছন্দোময়তা থাকে। এই জ্ঞান এবং যন্ত্র, ধাতু ও মানুষ সম্পর্কিত অন্যান্য ব্যাপারে আমার অপরিমেয় অভিজ্ঞতার জন্যে আমি সেই চর্বি ও কালিমাখা বৃদ্ধ মেকানিক ডালিং-এর কাছে বহুলাংশে ঋণী। সত্যি সত্যি, তার কাছে আমার ঋণের পরিমাণ ধারণাতীত। ঐ সময় সুদক্ষ কারিগর কাজ করার সঙ্গে নিজের সব বিদ্যা হাতেনাতে শিক্ষানবীশকে শিখাতো। আমার মনে হয়, এ ধরণের শিক্ষারীতিই সব চেয়ে ভাল। বহু কাল গত হবার পর আজ বলতে বাধ্য হচ্ছি যে আর্থার ডালিং-এর চেয়ে অধিকতর সুনিপুণ গুরুলাভের সৌভাগ্য আর কোন শিক্ষানবীশের হয়নি।

আলোর কাছ থেকে সরে যেতে যেতে তিনি উপদেশ দিলেন, "এই সব ভাল্‌ব লাগিয়ে যাও। রাত বারটা নাগাদ আমি ফিরে আসব।" বলেই তিনি অদৃশ্য হয়ে যেতেন।

তাঁর জন্যে আমার ভয় করতো।

তবে তার প্রতি আমার গভীর আকর্ষণ বোধ করতে লাগলাম। অন্য কেউ তাঁর বিরাট অভিজ্ঞতালব্ধ বিদ্যা শিখে নিতে চেষ্টা করলে তিনি প্রায় নির্ঘাত খেকিয়ে উঠতেন, কিন্তু আমার সঙ্গে তার ব্যবহার ছিল সম্পূর্ণ ভিন্ন। তিনি আমাকে তার বিদ্যার অংশীদার করতে চাইতেন। তাকে জানা প্রায় এলিসে লব্ধ জ্ঞান ভুলে যাবার সমতুল্য ব্যাপার; কারণ তিনি অন্যান্য রেলপথ

সম্বন্ধে এত বেশী জানতেন এবং নানা ধরণের ইঞ্জিন সম্বন্ধে তাঁর এত কাণ্ড-জ্ঞান ছিল যা আমাদের ছিল না। এমন কি তা'র মত নানা ইঞ্জিনও আমরা কখনও দেখিনি। তিনিই প্রথম আমাকে ইস্পাত ব্যবহারের রীতি শিখিয়েছিলেন, এলিসের যে সব লোক কারখানায় নিযুক্ত ছিল, তাদের চেয়ে তিনি অনেক বেশী শিক্ষিত ছিলেন এবং গণিত সম্পর্কে তা'র আত্ম-বিশ্বাস এতদূর ছিল যে, আমার বিস্ময় উদ্রেক করত।

সতর্ক করে দিয়ে তিনি আমাকে বললেন, "মন দিয়ে শোন, ভালব লাগানোর কাজ শুরু করলে সব সময় নিজের 'পোর্ট মার্ক' নেবে, আর তাতে তোমার ভুল হবে না। কেউ যদি বলে, সে আগেই নিয়ে নিয়েছে তাহ'লেও নিজের 'পোর্ট মার্ক' নেবে, তাতে কোন ভুল করার সম্ভাবনা থাকবে না।"

হলফ করে বলতে পারি, এহেন সুহৃদের দফানিকাশ আমি চাইনি; তার চাকরি যাক, তাও আমার অভিপ্রেত হল না। কাজেই সেই রাতে যখন তিনি ছুটি চাইতে চলে গেলেন তখন তার চাকরি রাখার জন্যে আমি সেই পরম রহস্যময় যন্ত্রকে নিয়ে সাধনারত হয়ে উঠলাম।

চাকা, চাকা বসাবার দণ্ড, ভালব খোলার ও সংযোগকারী প্রধান রডগুলিকে যুক্ত করে দেওয়া হয়েছিল। আমি জানতাম, সকালে জেনারেল ফোরম্যান আসার আগে যদি কাজটি শেষ করতে পারলে আমার একটা অসাধারণ সুযোগ আসবে। মধ্যভাগে 'কাব অংশটি' স্থাপন করা হল, তারপর ভাল্বের সম্মুখভাগের মাঝখানটায় 'ভাল্ব স্টেমের' সামঞ্জস্য করা গেল। আমি ক্র্যাঙ্ক, ফরোয়ার্ড-মোশন একসেনট্রিক ও ব্যাকওয়ার্ড-মোশন একসেনট্রিকটিকে যথাস্থানে স্থাপন করলাম। এসবগুলোকে সাময়িকভাবে একসঙ্গে বেঁধে বসাবার জন্য স্ক্রুগুলোকে এঁটে দিলাম এবং একসেনট্রিক রডের শেষ প্রান্তের প্রায় বিপরীত দিকে পুলিটিকে নীচের দিকে নামিয়ে আনা হল। এরূপ বাধার সমাধান করতে পেরে আমার কত যে আনন্দ হলো, তা আর কি বলব!

আমি কাজে তন্ময় ছিলাম ; কাজেই ডালিং নিঃশব্দে এসে আমার পাশে যখন দাঁড়ালেন তখন আমি হকচকিয়ে গেলাম। তখন মধ্যরাত্রি, আমার কাজ বুঝে নিতে তিনি ফিরে এসেছেন।

আমার কাজের জন্যে তিনি আমাকে বাহবা দিলেন। আর একজন সহকারীও ছিল ; কিন্তু সে অল্পবয়স্ক, আর কিছুটা স্বল্পভাষী।

ডালিং আমার পিঠ চাপড়ে বললেন, "ওয়াল্ট, বেশ হয়েছে। আমি আবার সহরে যাচ্ছি, তিনটা নাগাদ ফিরে এসে তোমার কাজ দেখবো।"

অনুনয়ের স্বরে আমি বললাম, "এদিকে আসুন। ইঞ্জিনের কেবিনে চুপিসারে ঘুমিয়ে নিন। আপনি জানেন, ধরা পড়লে তারা বিদেয় করে দেবে।"

"দোৎ! সহরেই যাচ্ছি। তবে একটু অপেক্ষা কর। ঐ সব হুইল আমি চালাব।"

ড্রাইভিং হুইলের বিপরীত মুখে বড় বড় ঢালাই লোহার বোলার স্থাপন করা হলো, তারপর ইঞ্জিনের গুরুভার সবটাই রোলারের ওপর ন্যস্ত না হওয়া পর্যন্ত আমরা 'পিঞ্চ বার' ও 'র‍্যাচেট' দিয়ে স্ক্রু এঁটে দিতে লাগলাম। এর পর একটা পিঞ্চ বার টেনে যে কোন লোক অপেক্ষমান ইঞ্জিনের ড্রাইভহুইল ঘোরাতে পারে। অন্য সহকারীর আমি পিঞ্চ বার টানলাম এবং হুইল ঘোরাতেই ডালিং ভাল্‌বের গতি লক্ষ্য করলেন আর নিশ্চিত হলেন যে ঐটে একসেন্ট্রিকের প্রক্ষেপের সমতুল্য।

তিনি কি করতে যাচ্ছেন এবং কেন, অস্পষ্টভাবে তিনি আমার কাছে তা ব্যাখ্যা করলেন। এর পর অনুমোদনসূচক হস্তান্দোলন করে তিনি আবার চলে গেলেন, আমিও আবদ্ধ কাজ শেষ করতে প্রবৃত্ত হলাম। এর পরবর্তী মাসগুলোতে তিনি তিনটেও ভাল্‌ব বসিয়েছেন বলে মনে হয় না। যেহেতু আমি তাঁর কাজ করতে পারতাম আর তাকে আড়ালে রেখেছিলাম, সেহেতু তিনি আমার প্রতি স্নেহপরায়ণ ছিলেন। তা ছাড়া ভাল্‌ব বসাবার কাজে আমার অভিজ্ঞতা সমশ্রেণীর বহু ব্যক্তির চেয়ে ঢের বেশি ছিল। বুড়ো

ডার্লিং বলতেন, আমি একজন উঁচুদরের ছোকরা মেকানিক। তবে মনে মনে আমিও তাঁর কথায় সায় দিতাম।

হ্যাঁ, দেমাক আমার নিশ্চয়ই ছিল! তবে আমি নিজেকে ছেলেমানুষ ভাবতাম। আমাদের ট্রেণগুলোতে এয়ার ব্রেক বসাবার বহু আগেই ওয়েষ্টিং হাউস কোং প্রবর্তিত কারকৌশল এয়ার ইঞ্জিনে স্থাপন করার পদ্ধতি সম্পর্কে ওয়াকিফহাল হয়েছিলাম। ওয়েষ্টিং হাউস কোম্পানীর কাছ থেকেই অবশ্য আমি এই তথ্য সংগ্রহ করেছিলাম।

বায়ু-চাপের জন্যে ইঞ্জিনে একটা বাষ্পতাড়িত এয়ার পাম্প ও একটা জলাধার থাকত। ইঞ্জিন বা টেণ্ডারে জলাধারটি স্থাপিত। টেণ্ডার আর প্রতিটি গাড়ীতে একটা করে সিলিণ্ডার ও পিস্টন ছিল, আর ছিল এর কাঠামোর নিচে তিন তিনটে ভাল্ব, প্রত্যেক গাড়ীর নিম্নভাগ বরাবর একটা করে পাইপ প্রসারিত, এইটে আবার ব্রেক সিলিণ্ডারের সঙ্গে যুক্ত। ইউনিয়ন প্যাসিফিক রেলওয়ে এজাতীয় উন্নত যন্ত্র প্রচলনের বহু আগেভাগেই আমি একাজের কৌশল জেনেছিলাম। ফলে যখন আমাদের কোম্পানী এয়ার ব্রেক আমদানী করল, তখন আমি ঐগুলোকে বিভাগীয় ইঞ্জিনে স্থাপনের কাজ পেলাম। আমার শিক্ষানবীশীর ঐটে শেষ বছর। আমি ঘণ্টায় ১৫ সেণ্ট করে পেতাম, কিন্তু ইঞ্জিন-চালকের পদে উন্নীত হতে ইচ্ছুক ফায়ারম্যানদের পরীক্ষা নেবার জন্যে আমি অতিরিক্ত বেতন পাচ্ছিলাম। এয়ার ব্রেকের সরঞ্জাম-সজ্জিত একটা গাড়ী তাদের ছিল। কি ভাবে ঐটে চলে, যখন আমি কোন ফায়ারম্যানকে এ প্রশ্ন করতাম, তখন আত্মগত হয়ে ভাবতাম: "এখানে কিসের আশায় ঘুরে মরছি? যে বিদ্যা আছে, তা'তে অক্লেশে চীনে গিয়েও একটা চাকরি জোগাড় করা যায়!"

পরের ধাপে ট্রেনগুলোর জন্য বাষ্পীয় উত্তাপের ব্যবস্থা হলো। আমরা পুরানো ঢং-এর ছোট্ট কয়লার স্টোভ উঠিয়ে দিলাম। এগুলো বহু ভয়াবহ ট্রেন-দুর্ঘটনার কারণ হ'য়ে উঠেছিল। আমি পূর্বকালের যন্ত্রবিদ্যা সংক্রান্ত

বিভিন্ন সাময়িক পত্র ও অন্যান্য সংবাদপত্রে চিঠিপত্র লিখছিলাম। এর পরবর্তী পর্যায়ে এলো বৈদ্যুতিক সিগন্যাল। ঐ সময় বিদ্যুৎ সম্পর্কে আমার জ্ঞান যথেষ্ট হয়েছিল। এলিসের চতুষ্পার্শ্বস্থ কারখানাগুলোর পক্ষে যেসব কাজ নতুন তা আমি দ্রুত আয়ত্ত করতাম, আর সঙ্গে সঙ্গে আমি সকলের কাছে আমার বিদ্যা জাহির করতাম। কিন্তু এতেও আমার যথেষ্ট অভিজ্ঞতা হয়েছিল। দ্রুত তালে চলার একটা অনুভূতি আমার ছিল। ভাবতাম: বাইশ বছর হলো, আর এখনও আমি এলিসে পড়ে!

এক শনিবারের রাতে আমি আর ডেলা ফর্কার জি এ আর হলঘরে—ওয়ালস-নৃত্য করছিলাম। এ নৃত্যের সময় দ্রুততালে ঘুরে ঘুরে নাচতে হয়। তার কচি কণ্ঠ মখমল অপেক্ষাও কোমল, আমার মুখের ঠিক সমান্তরাল ছিল তার কালো কেশগুচ্ছ। ঘাড় থেকে ঘুরে কাঁধের উপর দিয়ে ঝুলে পড়েছে তার বেণী, দেখতে মদন-পত্নী রতির বেণীতুল্য। ওখানেই আমরা বিয়ের অঙ্গীকারে আবদ্ধ হলাম। আমাদের অন্তর তখন সঙ্গীতে ভরপুর। কাজেই অন্যান্য যুগলেরা কি ধরনের বিষম আওয়াজ শুনছিলো, তার প্রতি আমাদের ভ্রূক্ষেপ ছিল না। অবশ্য মামুলি নাচের জন্যে আমাদের মতো লোকেদের পক্ষে জংশন সিটি থেকে অর্কেস্ট্রা ভাড়া করা ক্ষমতা ছিল না। একটি কৃশকায়া কৃষ্ণাঙ্গী মেয়ে পিয়ানো টিপে সুরলয়হীন নীরস গান পরিবেশন করছিল, আর রোগা ও লম্বাটে চেহারার একজন বাদক বেহালার সঙ্গে যুঝছিল। বিবাহের প্রতিশ্রুতি-বদ্ধ হওয়া চমৎকার, কিন্তু দৈনিক দেড় ডলার মাত্র রোজগারে কি করে বিয়ে করা যায়?

ডেলার বাবা মিঃ ফর্কার ছিলেন সহরের নামজাদা ব্যবসায়ী। বাজীর ঘোড়া কেনা তার সখ। ঘোড়দৌড়ে তিনি একটি হাল্কা ওজনের ঘোড়া ব্যবহার করতেন। প্রেইরি তৃণভূমির ধূলিধূসরিত ঘোড়দৌড়ের মাঠে কোন এক উচ্চগ্রীব সফেনমুখ অশ্বপুঙ্গবকে অন্যান্য ঘোড়াকে পশ্চাতে ফেলে অগ্রগামী হতে উৎসাহিত করে তিনি সন্তোষজনক ফল পেয়েছেন। যখন আমরা

পরিণয়সূত্রে আবদ্ধ হবার প্রতিশ্রুতিবদ্ধ হলাম, তখন নিজের রোজগারের উপর নির্ভর করে আমার বাগ্‌দত্তাকে পিতৃগৃহ ত্যাগ করতে বলতে পারি নি। তবে আমরা একবিষয়ে একমত হয়েছিলাম। এলিসের বাইরে প্রায় যেকোন জায়গায় উৎকৃষ্টতর সুযোগ সুবিধা পাওয়া যাবেই। আমাদের এলিসের নারী-শাসিত সমাজের প্রতি যদি আমরা বিশ্বাসঘাতক হয়ে থাকি, তা' হলে সকল ছোট শহরই বিশ্বাসভঙ্গকারী তরুণতরুণীতে পূর্ণ। তা' ছাড়া, অন্যত্র চলে যেতে, অন্য কারখানায় কাজ করতে, নতুন কিছু শিখতে আর বিপজ্জনক ঝুঁকি নিতেই তো আমি বেশ চঞ্চল হয়ে উঠেছিলাম।

প্রেমের ব্যাপারে কিন্তু আমি আমার বংশাতিরিক্ত বুদ্ধিমত্তার পরিচয় দিয়েছিলাম। আমি আমার বিবেকের বাণী শিরোধার্য করেছিলাম, আমি বুঝেছিলাম, সারা পৃথিবীতে নেলার তুলনীয় কোন মেয়ে নেই।

আমাদের কানসাস সিটি শাখার জনৈক প্রবীণ কর্মচারী আমার কাছে একখানা চিঠি দিয়েছেন, চিঠিটি ডেস্কের উপর রয়েছে। তিনি আমার সঙ্গে আবার দেখা করে প্রীতি বিনিময় ও আলাপ করার অভিলাষী, তিনি লিখেছেন, "ইউরোপ থেকে বাড়ী ফেরার পথে কানসাস শহর হয়ে যখন যাচ্ছিলে, তখন যেমন আলাপ হয়েছিল, তেমনি নানা আলোচনা আবার করা যাবে। আমার মনে হয় যে তোমার মুখের হাসি আমি এখনও উজ্জ্বল দেখি, তোমার চোখের দীপ্তি আমি এখনও দেখতে পাই।" তিনি চিঠিতে নিম্নোক্তরূপ স্বাক্ষর করেছেন, "তোমার বন্ধু গাস।" আমার মনে পুরানো স্মৃতি জাগরূক হয়ে উঠে, তখন তিনি ছিলেন "মিঃ নিউবার্ট"।

আমাদের কারখানার জেনারেল ফোরম্যান থাকা কালেই মিঃ নিউবার্ট অন্যত্র চলে যান, তিনি প্যাসিফিক ছেড়ে অ্যাচিসন, টোপেকা অ্যাণ্ড সান্তা ফে কোম্পানীতে আরও বেশি দায়িত্বপূর্ণ কাজের ভার গ্রহণ করেন।

তাঁর মুখে চর্বি ও ছাট পশম ছড়িয়ে দিয়ে আমি একদা যে মারাত্মক ভুল করেছিলাম, তিনি আরও বহু আগেভাগে আমাকে তা ক্ষমা করেছিলেন।

আমার শিক্ষানবীশীর কাল উত্তীর্ণ হলে আমি এলিস-ত্যাগে বদ্ধপরিকর হয়েছিলাম,—এটা হয়ত তার এলিস ছেড়ে যাবার জন্যেই হয়ে থাকবে। শিক্ষানবীশীর কাল প্রায় শেষ হবার মুখে বাড়ীর লোকজন জানতে পারে যে আমি বেপরোয়া, অন্য সহরে চাকরি-প্রত্যাশী!

সাগ্রহে বাবা আমার সঙ্গে এবিষয়ে আলোচনা করলেন; তাঁর দেখা বিনা টিকিটের রেলযাত্রীদের সম্পর্কে হুঁশিয়ার করে দিলেন। তিনি বললেন, "হতে পারে ওয়াল্ট, তারাও হয়ত প্রথম ভেবেছিল, বৃহত্তর পৃথিবীর সঙ্গে পরিচয় স্থাপন করবে, আরও বেশী শিখবে। কিন্তু কথা হচ্ছে, চাকরির জন্যে আর একটা রেল-কারখানায় যাবার দরকারই বা কি? সারা দুনিয়ায় ইউনিয়ন প্যাসিফিক কারখানার জুড়ি নেই। এখানে তোমার অসংখ্য বন্ধু জুটেছে, আর আমারও তাই। আর হপ্তাখানেক বাদে বা এর কাছাকাছি সময়ে তুমি তো শিক্ষাপ্রাপ্ত যন্ত্রবিদের মাইনেই পাবে। মিঃ ইস্টারব্রুক বলেছেন, ইঞ্জিন মেরামতী ঘরে বা আশপাশের কোন কারখানায় তোমার চেয়ে ভাল মেকানিক কেউ নেই। এলিসেই তোমার থেকে যাওয়া ভাল; এখানেই স্থায়িভাবে বসবাস কর।"

বসবাস! সেকি? আর এটাই তো গোলমালের কথা!

স্থায়িভাবে বসবাস করা যেতে পারে, এমন অবস্থা আমার কখনো হয়নি; আর এরকমই তো আমার বরাবর মনে হয়েছে। তা ছাড়া এলিসে অপকর্ম করবারও জো নেই। যদি ফুটবল খেলার মাঠেরও কোনও একটা দল এক পাত্র বিয়ার লুকিয়ে রাখত তাহ'লে তা'ও এখানকার মায়েরা জেনে ফেলেন এবং যথারীতি এবিষয়ে মুখবাজি করেন।

আমি জানতাম, এলিসের চেয়ে অন্য যে কোন সহর ভাল। নবাগত যাঁর সঙ্গেই আমার দেখা হয়েছে, দেখেছি এমন সব বিষয় তিনি জানেন যা এলিসের লোকেরা অবগত নয়। মা বাবার কাছে নিজের স্বপক্ষে যুক্তি দেখাতাম যে, আমার আকাঙ্ক্ষা অনেক বড়, তাই সম্মুখে এগিয়ে চলতে চাই।

চুলের বুরুশ দিয়ে শাসন করার মতো ছোট আর ছিলাম না; কাজেই কেঁদেকেটে মা আমাকে তাঁর পক্ষে ভেড়াতে চেষ্টা করলেন। কান্নার ফাঁকে ফাঁকে তিনি আমাকে বোঝাতে লাগলেন আমি যেন বুঝে স্বঝে চলতে শিখি ও বাবার কথা শুনি। তিনি মনে করিয়ে দিলেন যে বিদেশে বাড়ীর রান্নার মতো সব খাবার হবে না, একথা বলেই আবার তিনি আরও বেশি অশ্রুপাত করলেন। তাকে যুক্তিতর্কে বোঝাতে পারলাম না, শুধু আমি হেঁচকা টানে টুপীটা ছিনিয়ে নিয়ে বেগে বাইরের দিকে ধাবিত হলাম, আর পেছনের দরজাটা সশব্দে বন্ধ করে দিয়ে গেলাম। আমি এসব যুক্তি শুনতে চাইনি যেহেতু তাদের বক্তব্যের যথেষ্ট সারবত্তা ছিলো। যতই হোক, আমার কারখানা। বাবা তাই তাদের পছন্দসই নয় [illegible]।

কর্মী হিসাবে আমি [illegible]। [illegible] অধীনস্থ আমি থাকতাম, তাকে সব সময়েই খুশী করতে চেষ্টা করতাম। এমন কি ভাল মেশিনিস্ট হওয়া সত্ত্বেও আমাকে মেঝে ঝাড়ু দিতে বললেও আমি তা করতে দ্বিধা করতাম না। যা হোক, আমি স্থিরসংকল্প হয়েছিলাম। [illegible] মাস্টার মেকানিক মিঃ ইংগার-ব্রেকের সাথে দেখা করতে গেলাম।

তার ডেস্কের কাছে যেতে যেতে আমি আবেগের স্বরে বলে ফেললাম, "আপনি আমার প্রতি উদার সদয় ব্যবহার করেছেন। আজ যে আমি যন্ত্রবিদ হয়েছি, এর জন্যে আমি আপনার কাছে ঋণী। জীবনে একথা ভুলবো না।"

'কেন ওয়াল্ট, তুমি চমৎকার কাজ করেছো, এতে আমি তো খুশী। আমি……

"কিন্তু মিঃ ইংগারব্রক, আমি যে কারখানা ছেড়ে যাচ্ছি।"

তার মুখের চেহারা একেবারে বদলে গেলো। যে হাসিমাখা মুখে তিনি আমাকে স্বাগত জানিয়েছিলেন, সে হাসি ম্লান হয়ে গেলো, মনে হলো আলো নিবে গেছে। তিনি মনে তীব্র আঘাত পেয়েছেন, হতভম্ব হয়েছেন।

"ওয়াল্ট, ব্যাপারখানা কি ?"

"আজ্ঞে না, তেমন কিছু না। আর একটু বেশি অভিজ্ঞতা সঞ্চয় করাই আমার ইচ্ছে। মনে হয়, মেকানিক আমি ভালোই, তা' আমি জানিও।" নিজের গুণ বর্ণনার এই স্বাভাবিক ইচ্ছা প্রকাশে তার মুখবিকৃতি ঘটলো।

তাঁকে বললাম, "মিঃ ইস্টাবব্রুক, আপনি আমাকে যা' করতে দেবেন, আমি তা ই করতে পারি। কিন্তু আমি আরও ঢের বেশি কিছু শিখতে চাই।"

শান্তভাবে তিনি বললেন, 'ওয়াল্ট, একজন ভাল যান্ত্রিক তুমি, আমাদের সব চেয়ে নিপুণ কারিগরেরই সমতুল্য। কিছুতেই তোমার কারখানা ছাড়া উচিত নয়।'

"আমি জানি।'

কোথায় যাচ্ছ?'

[illegible] চাকরি পাবার চেষ্টা করছি।'

"[illegible]'

'[illegible] আমাকে চাকরি দেবেন।"

[illegible] বাছে একখানা চিঠি [illegible] করে দেবার ভরসা দেন। [illegible] করে একখানা সুদীর্ঘ চিঠি [illegible] তাঁর কাছ থেকে, [illegible] সান্তা ফে [illegible] নামীয় ব্যক্তির কাছে একখানা পরিচয়পত্রও তিনি ঐ খামে জুড়ে দিয়েছিলেন।

রাস্তায় সারাদিন [illegible] খাওয়ার জন্যে মা ঝুড়ি-ভর্তি [illegible] আমাকে দিয়েছিলেন। আমার যাত্রাপথ ওয়েলিংটন, এলিসের দক্ষিণ পূর্বে বহু দূরে অবস্থিত, রেড ইণ্ডিয়ান অধ্যুষিত এলাকার সীমান্তবর্তী সাম্নার কাউন্টি ছাড়িয়ে যেতে হ[illegible]। আমাকে শুধু পালাতে হয়েছিল, বাড়ীর আবহাওয়া হতে মুক্ত হয়ে বহু দূরবর্তী স্থানে নিজ চেষ্টায় মানুষ হবার সুযোগ আমাকে নিতে হয়েছিল।

মেকানিকের প্রবাসযাত্রা

একদা আমি ও মিসেস ক্রাইসলার নিউ লণ্ডনে গিয়ে ইয়েল ও হারভার্ডের মধ্যে নৌকা-বাইচ দেখি, তখন আমার অতীত জীবনের বহু চিত্র আমার মানসনেত্রে উদ্ভাসিত হয়ে উঠে, অন্য কেউ এর সাক্ষী ছিল না, আমিই শুধু এ কথা জানতাম। পাঁচ সাত মিনিট কাল উপকথা বর্ণিত পুনর্বার সিণ্ড্রেলার দশা আমার উপস্থিত হয়, শিক্ষিত বল নৃত্য না করার জন্যে কে যেন আমার হুঁশিয়ার করে দিলে।

আমাদের প্রথম বিবাহবার্ষিকী উদ্‌যাপন ক'রে আমরা নিউ লণ্ডনে গিয়েছিলাম, 'বোটটি' দেখতে চমৎকার, সাদা রং-করা, মেহগনী কাঠে সুস্পষ্ট রেখাঙ্কিত। নৌকা বাইচের পরে আমরা নৈশ ভোজ আর নাচের জন্যে গ্রিসউড হোটেলে যাই। মনে হলো, সব লোক সে রাতে যেন ওখানে ভিড় করেছে। হোটেলে সিঁড়িগুলো পুরু কার্পেটে মোড়া। উপরের সিঁড়ির ধাপ যেখানে শেষ হয়েছে, সেখান হতে নাচবার হলে যাবার ঠিক আগে মিসেস ক্রাইসলার আমার বাহু স্পর্শ করলে।

'ওয়াল্ট, ওয়াল্ট, অর্কেস্ট্রার ওই লম্বাচওড়া পাকা চুলওয়ালা লোকটিকে চেনো। জো ম্যাকমাহন না?"

ঈষৎ লাল ও পীতাভ আলোর অস্পষ্টতার গায়কদের মধ্যে একখানা ভেরীর (ট্রম্বোন) দিকে আমার প্রথম নজর পড়লো। দেখলাম, দেখে স্থিরনিশ্চিত হলাম যে, স্থূলকায় ও লালমুখো ব্যক্তিটিই আমাদের জো ম্যাক্‌মাহন। বাজানো শেষ না হওয়া পর্যন্ত আমরা সেখানে দাঁড়িয়ে রইলাম, তারপর "হ্যালো, জো নাকি?

লোকমুখে প্রচলিত একটি গল্পের নায়িকা, গৃহকর্মনিপুণা, কিন্তু সর্বক্ষণ পরিচারিকার কাজ করতে হয় তাঁর বোনরা আদর যত্নে লালিত, কিন্তু এসত্ত্বেও রাজসভায় বল-নৃত্যে পারদর্শিতা দেখিয়ে সে রাজপুত্রের হৃদয় জয় করে নেয়।

"ওয়াণ্ট যে, আরে! ওই যে ডেলা নয়?

যে-এলিসে আমরা সবাই মানুষ, সে-এলিসের (কানসাস) কথাই আমাদের তিনজনের মধ্যে চলতে লাগল। শেষ অবধি অর্কেষ্ট্রা দলপতি আমাদের আলাপ থামাবার জন্যে তার হাতের বেটন দিয়ে বাজনার আসরে ক্রমাগত ঠুকতে লাগল, আর জো'কে বাধ্য হয়েই ভেরীটি তুলে নিতে হলো। কিন্তু এর পর ঘণ্টার পর ঘণ্টা আমাদের মধ্যে কত গালগল্পই না চললো; স্মরণ হলো, জো ও আমি পশ্চিম অঞ্চলে ঘুরে বেড়াচ্ছি। দু'জনেই যন্ত্রবিদ, দু'জনেই বাজনা বাজাতে অভ্যস্ত, উভয়েই মালগাড়ীতে ঘু'রে বেড়াই, আর উভয়েরই অর্থ-সঙ্কট। কাজ খুঁজতে যখনই আমার অন্যত্র যাবার প্রয়োজন হতো তখনই আমি মাল-গাড়ীতে চড়ে বসতাম। চাকরি খোঁজার মজাটা আমি জানিনে, একথা কি কেউ মনে করতে পারেন?

'দেয়ালে গোটা কয়েক ছবি টাঙ্গান, আর কক্ষটিও উজ্জ্বল। কাটাদাগ আর আঁচড়ে ডেস্কের বার্ণিশ নষ্ট হয়ে গিয়েছে। এর নিচের ড্রয়ারটির খুব সামনে আমি দাঁড়িয়ে আছি, জুতোর ঠোকরে ঠোকরে ওর বার্ণিশ একেবারে শেষ। সান্টা ফে রেলপথের ওয়েলিংটনস্থিত (কানসাস) বিভাগীয় মাষ্টার মেকানিক কর্মব্যক্তি, এটা তারই অফিস। ডেস্কের কাছাকাছি একটা ঘূর্ণীয়মান চেয়ারে তিনি উপবিষ্ট। তিনি আমার পরিচয়পত্র পড়লেন। তার নাম শেরউড। তা'র বিশুদ্ধ বক্তৃতা আমার কাছে অদ্ভুত ঠেকল, মনে হলো বিদেশী। পরে আমি শুনেছিলাম যে তিনি জাতিতে ইংরেজ; তিনি আর যুবক নন। তাঁর এক ধরণের গালপাট্টা ছিল, আমরা বলি 'মশানী'।

মিঃ নিউবার্ট লিখেছেন তুমি একজন ভাল যন্ত্রবিদ।"

"কথাটা ঠিকই।" আমি জানতাম মিঃ শেরউড মিঃ নিউবার্টের অধীন।

"তোমার বয়স তো খুবই অল্প, অভিজ্ঞ বিশারদ যন্ত্রবিদ বলে মনে হয় না। বয়স কত হলো?"

ঠিক তখখুনি জানালার বাইরে ইয়ার্ডের লাইন বরাবর একখানা ইঞ্জিন ঘণ্টা বাজিয়ে সরবে চলে গেল, তাঁর কথার জবাব দেবার সময় ইঞ্জিনটির ওপর আমার দৃষ্টি নিবদ্ধ ছিল। আমি বললাম "তেইশ।" আমার সত্যিকারের বয়স এর চেয়েও দশ মাস কম।

"তেইশ বছরে বুঝায় না যে তোমার যথেষ্ট অভিজ্ঞতা হয়েছে। ভালব বসাতে পার?"—সন্দেহের সুরে মিঃ শেরউড বললেন।

"হ্যাঁ, ভালবের কাজ পারিই তো—মিঃ নিউবার্টের প্রয়োজন মিটানো চলে।"

মিঃ শেরউড আমার উপর চোখ বুলিয়ে নিলেন, যেন তখনও পুরা বিশ্বাস হয়নি।

"স্থু (ব্রেকের অংশ বিশেষ) আর 'ওয়েজ' (কীলক) বসাতে পার?" ইঞ্জিন মেরামত ও পরীক্ষার সঙ্গে সংশ্লিষ্ট এটা আর একটা নিখুঁত ও শক্ত কাজ।

"হ্যাঁ, 'স্থু' লাগাতে পারি।"

"তোমার বয়স তো খুবই কম, এতটা অভিজ্ঞ বলে তো মনে হয় না। যাই বল, এ-কারখানায় তোমার চেয়েও বেশী বয়সের লোক আছে। এরূপ কঠিন ও গুরুত্বপূর্ণ কাজের ভার তাদের উপর দিতেও আমি নারাজ। তবে মিঃ নিউবার্টের সুপারিশে আমি তোমাকে কাজে লাগাচ্ছি। শিক্ষানবীশের মেয়াদ উত্তীর্ণ যন্ত্রবিদদের (Journeyman-mechanic) মাইনের তিনটে হার আছে: সবচেয়ে সেরাদের জন্যে ঘণ্টায় সাড়ে সাতাশ সেণ্ট, আর পরের শ্রেণীর জন্যে ঘণ্টায় পঁচিশ সেণ্ট, আর নিরেসদের জন্যে সাড়ে বাইশ সেণ্ট বরাদ্দ। লেদের কাজ জানা যেসব লোক ওয়েলিংটনে আরও কাজ শিখতে চায়, তাদের শেষের হার অনুযায়ী বেতন দেয়া হয়।'

"আমি তো শুধু লেদের কাজই জানি না, আমি যে চৌখস যন্ত্রবিদ।"

"দেখা যাবে কেমন। তোমার মাইনে ঠিক হবার আগে তোমাকে হপ্তা দু'য়েক কাজ করতে হবে।"

"উত্তম। দু' হপ্তাই কাজ করবো। কিন্তু সবচেয়ে বেশি মাইনে না পেলে আমি কাজ চাইনে।"

"যুবক তো বেশ দুর্বিনীত।" তার কাছেই তার একজন সহকারী বসে ছিলো। তিনি তার পানে চাইলেন; আশা ছিলো, ঐ ব্যক্তির চোখে নিজ বক্তব্যের সমর্থন মিলবে।

"না, তা না। আমি শুধু দক্ষ যন্ত্রবিদ।'—আমি ঘোষণা করলাম।

মিঃ শেরউড এক হাতে গোঁফে তা দিলেন, মনে হয় তিনি হাসি চেপে গেলেন, যাহোক, তিনি আমাকে জেনারেল ফোরম্যান বিলহার্টের সঙ্গে দেখা করতে বললেন। তবে আমার যোগ্যতা সম্পর্কে যেসব প্রশ্ন করা হলো, তাতে আমার আত্মসম্মানবোধে খুব ঘা লাগলো। দেশে সবাই জানতো, আমি সত্যিকারের দক্ষ মেকানিক। অবশ্য, এলিসের কারখানায় কাঠামো ও বন্দরের মধ্যে কোন গুরুভার বা সারাবার ব্যবস্থা ছিল না, কিন্তু জটিল কাজ করবার যোগ্যতা আমার সেখানেও প্রমাণিত হয়েছে। সম্ভবত সে সময় নিজের যোগ্যতা সম্পর্কে আমার ধারণা একটু বেশিই ছিল, কারণ আমার মনে হয়, সেদিন আমার হাবভাবে জেনারেল ফোরম্যান মিঃ হার্ট আমাকে ভুল বুঝেছিলেন।

'ওহে ভালবাসতে পারে ভালো কথা, এ একটা কাজ আছে, ছাখত।" তিনি বড়ো আঙুল দিয়ে একটা ইঞ্জিন দেখিয়ে দিলেন। স্যান্টা ফে রেল কোম্পানী যেসব অতি আধুনিক ইঞ্জিন কিনেছিল, এটা তার অন্যতম। অবশ্য, এজাতীয় ইঞ্জিনের সঙ্গে পরিচয় আমার আদৌ ছিল না। তবু আমি কাজে লেগে গেলাম। শুরুতেই আমি 'পোর্ট মার্কগুলো খুলতে লাগলাম। কিন্তু অল্পক্ষণের মধ্যেই চর্বিমাখা হাতে হার্ট আমার দিকে অধৈর্য হয়ে ছুটে এলেন।

"না, না, সব খান থেকে পোর্ট মার্কগুলো তোলবার দরকার নেই। কালও আমি ঐগুলো খুলেছিলাম।"

জবাব দেবার আগে আমি ইচ্ছা করেই আর একখানা বাষ্পাগারের ঢাকনি খুলে ফেললাম। ঝটিতি উত্তর দেবার ইচ্ছা ছিল না। কিন্তু যখন মুখ খুললাম, তখন বেশ আয়াস করে বললাম, "হ'তে পারে, মিঃ হার্ট; কিন্তু এসব ভালব বসাতে হ'ল 'পোর্ট মার্ক' গুলোও আমি তুলব।"

শিক্ষানবীশীর পরবর্তী সময় বৃদ্ধ আর্থার ডালিং আমাকে যে পরামর্শ দিয়েছিলেন, তা' এত শীগগীর ভুলবার নয়। তাঁর উপদেশ আমার হৃদয়ে গভীরভাবে দাগ কেটেছিল।

আমার দিকে হার্ট নির্নিমেষে চেয়ে রইলেন। অতীতের কথা যা' মনে হচ্ছে, তাতে তাঁকে দোষ দিইনে। আমার হাবভাব নিশ্চয়ই জেনারেল ফোরম্যানের দায়িত্বপূর্ণ পদে অধিষ্ঠিত ব্যক্তির কাছে অপ্রিয় ঠেকে থাকবে। যা হোক হার্ট আমাকে ইঙ্গিতপূর্ণ করে বড় বড় পা ফেলে চলে যাবার পর জনৈক সহকারী চুপি চুপি আমাকে বললে, "হার্ট নিজে কিন্তু এসব ভালব বসাতে পারেননি। কাল তিনি চেষ্টা করেছিলেন, আপনার দক্ষতা যাচাই করবার জন্যে এখন আপনার ওপর কাজটি চাপিয়ে দেওয়া হয়েছে। এখন তিনি আপনাকে আনকোরা প্রমাণের চেষ্টা করছেন।"

"ওঃ! তাই!"

তারপর আমি সেই ইঞ্জিনে তন্ন তন্ন করে সব দেখলাম। ক্যাবের (ইঞ্জিনচালকের জন্য নির্দিষ্ট ঘেরাও জায়গা) আমি গুটিকয়েক নয়া জিনিস আবিষ্কার করলাম, কিন্তু লেভারের উল্টা দিকে যখন নজর পড়ল, তখন দেখলাম যে 'কোয়াড্রান্ট' থেকে একটা ছিপি (প্লাগ) উধাও হয়েছে। আমি ছিদ্রের মধ্যে একটা ছিপি পুরে দিলাম, আর ক্যাব থেকে চলে আসার সঙ্গে আমার ঠোঁটে ঈষৎ বাঁকা হাসি খেলে গেল। তারপর আমি ভালবগুলোকে খুলে ফেললাম, ঐগুলোকে ভাল করে দেখে নিয়ে আবার যথাস্থানে রাখলাম। ভালবগুলোর অবস্থা বেশ ভালই ছিল, আমি জানতাম। ভালব বসাবার কাজে যে সময়ের দরকার, তার চেয়ে কম সময়ে 'রেঞ্জার' থেকে

'ড্রাইভ হুইল' খুলে ফেললাম। এর পর আমি হার্টের কাছে গিয়ে বললাম: "আর যে কোন নয়া কাজের জন্য আমি তৈরী।"

"কী বললে?" তিনি গর্জে উঠলেন।

"ভালব বসান হয়ে গিয়েছে।"

"ক্রাইসলার, এই অল্প সময়েই ঐ সব ভালব বসান হয়েছে, একথা কি তুমি বলতে চাও?"

'হ্যা। ভালব তুলে নিন, দেখবেন, খাসা বসেছে।"

"ভালবের কাজ জান, আমাকে না এরকম একটা কিছুই বলেছিলে। ভাল—"

"সত্যিই তো, ভালবের কাজ জানি। আপনাকে বলছি যে ঐ ইঞ্জিনটা—"

"ক্রাইসলার, ইঞ্জিনে আগুন দেবার পর যদি যথারীতি ঐটে গাড়ী না টানে,—তাহ'লে জেনো, চাকরি পাবে না।"

"কয়েকটি গাড়ীর সঙ্গে ইঞ্জিনটাকে জুড়ে দিন, দেখবেন, টেনে নিয়ে যাবে। আমার আর কোন কাজ করবার আছে?'

সঙ্গে সঙ্গে ইঞ্জিনে আগুন দেওয়া হলো, আমার ইঞ্জিনটা আমার বর্ণনানুযায়ী গাড়ী টেনে নিয়ে চললো। কিছুক্ষণ পর শেরউড আমাকে ডেকে পাঠালেন, আর আমাকে ইঞ্জিন সম্পর্কে জিজ্ঞাসাবাদ করলেন। হার্টের কাছে আমি কোন গোপন তথ্য প্রকাশ করিনি, কিন্তু মাস্টার মেকানিকের কাছে আমি ছিপির কথা বললাম। তিনি টিপেটিপে হাসলেন, তারপর আমাকে 'এয়ার ব্রেকের' কাজে লাগিয়ে দিলেন। আমি সবচেয়ে বেশি বেতন পাবার যোগ্যতা অর্জন করলাম, কিন্তু দুর্ভাগ্যের বিষয়, কিছুকাল আমার আচরণে দুর্বিনীতই রয়ে গেলো।

এলিসের চোখে আয়তনে ওয়েলিংটন খুবই বড়, আমি নিজেকে শহুরে বলে মনে করতে লাগলাম। চারদিকে নূতন নূতন জিনিস, দেখেই লোভ জাগে। যা হোক,বাড়ী থেকে বহু দূর বিদেশ বিভূই-এ জীবিকা অর্জনের যে আনন্দ ছিল,

তা শীগগীর ম্লান হয়ে এল, আর স্বাধীনতার মাধুর্যও তেমন রইলো না। প্রথমেই আমি নিঃসঙ্গতা বোধ করতে লাগলাম, গৃহবিধুরতা আমার মনে জেগে উঠল। আমার কোন বন্ধু জোটেনি, হোটেল বাসও ঘেন্না করতাম, দু'মাইল হেঁটে কারখানায় যাওয়া রুচিবিরোধী, আর আঁধারে বঞ্চিত নৈশাহার করতেও আমার ঘেন্না হতো। এলিসে রাতে কাজের সময় শুধু আমি খাবার পাত্র সঙ্গে নিয়ে যেতাম। দিনের বেলা কাজের সময়, দুপুরে সব সময়ই বাড়ী যেতাম, আর মা'র হাতের অপূর্ব রান্না আকণ্ঠ ভোজন করতাম। আমার হোটেলের পরিচারিকা খাবার আধারে শুধু নীরস স্যাণ্ডউইচের ওপর আপেলের জেলো পায়েস রেখে দিতো, আমার মা দেখলে কী ঘেন্নাই না তার হতো। বসে বসে মনে হতো ভরাটি ('টবা) সঙ্গে নিয়ে এলে ওয়েলিংটনের বাস্ক বাদক দলে যোগ দেওয়া যেতো। আবার ঐটে যে আনিনি, তাই ভেবেই আনন্দ হতো, আর শুধু বসে বসে বাড়ী যাবার কথা ভেবে মশগুল থাকতাম।

ইঞ্জিন মেরামতী কারখানার বাইরের বারান্দার উপর পাতা বাক্সের উপর বসে থাকতাম, হাতের কনুই দুটো হাঁটুর উপর রাখতুম, আর হাত দুটো ওদের মধ্য দিয়ে আলগোছে প্রলম্বিত। তারপর আমার চোখের ঠিক সামনে বিশাল এক পদযুগল ভেসে উঠত, আমি সজাগ হয়ে উঠতাম। এ-পদ জোড়া আমার অজানা নয়,—বয়লার মেকার প্রিন্সের। কারখানায় এর চেয়ে বিশাল বপু আর কারুর ছিল না। দৈর্ঘ্যে সে ছ ফুট তিন চার ইঞ্চি হলে আমার মনে হতো আমার মাথার কেশাগ্র ভাগ তার মুখের প্রায় সমান্তরাল ছিল।

"ক্রাইসলার, সিগারেট চাই?"

এই বয়লারমেকারের মনটা বড় কোমল। সিগারেটের প্রয়োজন আমার অবশ্যই ছিল। সে আমাকে কাগজ আর দোক্তা দিল, আমি দ্রুত পাকিয়ে সিগারেট তৈরী করে ফেল্লাম।

সিগারেটের প্রথম টানের ধোঁয়া আমার ফুসফুসে পৌঁছুল বলে মনে হলো; আমি আবার ধোঁয়া বের করে দিলাম। তারপর আমি মুখবিকৃতি করে মাথাটা একদিকে বাঁকালাম, এই সহৃদয় দৈত্যাকৃতি লোকটির মুখের দিকে দৃষ্টি নিবদ্ধ করাই ছিল আমার উদ্দেশ্য।

"তোমার সিগারেট নেই, এ কেমন কথা?"—সে শুধাল।

"পয়সা নেই"—আমি বললাম।

"সিগারেটের দোক্তা কিনে নাও"—সে পরামর্শ দেয়।

"সে রকমের সিগারেটই তো আমি ব্যবহার করি। কিন্তু মাইনের দিন না আসা পর্যন্ত একটা নিকেলও আমার পকেটে আসবে না।"—আমি জানালাম।

মৃদু মুচকে আমি হাসি প্রিন্সের মুখও মধুর হাসিতে ভরে ওঠে। যেচে সিগারেট খাওয়া অপছন্দ, কিন্তু সে যখন নিজে যেচে আমাকে একটা সিগারেট দিল তখন সে আমার বান্ধব হয়ে উঠল। এর পর থেকে ওয়েলিংটনে আমি ও প্রিন্স বন্ধু বনে গেলাম; একজনকে ছাড়া অন্যের চলতো না। অবশ্য অবসর সময়ের সাথী জোটায় আমার মেজাজ অনেকটা ভাল হয়ে উঠলো। কিন্তু হোটেলের একঘেয়ে আকর্ষণহীন খাবার আমার ঘৃণার বস্তুই হয়ে রইলো।

একদিন কারখানায় জনৈক সহানুভূতিশীল বুড়ো কামারের কাছে অভিযোগটা জানালাম। জবাবে সে বলে, "ভাল কথা, আমার বাড়ীর একখানা খালি ঘর পড়ে রয়েছে। তোমার জিনিসপত্র নিয়ে চলে এসো, আমাদের সঙ্গে থাকবে। তোমাকে পেয়ে আমার স্ত্রী আর আমার বেশ ভাল লাগবে।"

তারা উভয়ে খুব চমৎকার লোক। তাদের মতো অনুরক্ত দম্পতি সচরাচর দেখা যায় না। আমার ঘর আর আহারের জন্য তারা মাসে মাত্র বার ডলার করে নিত। আর ভদ্রমহিলা তো রীতিমতো ভাল রসুই। আমার প্রায় সুখানুভব হতে লাগল। অবশ্য বাড়ীর খাবারের মতো খাবার এখানকার

নয়; কিন্তু হোটেলবাসের পর আমার মনে হতে লাগল যে শুধু আহার্যই নয়, সারা পৃথিবীরই যেন এক নূতনতর স্বাদ আছে। তবে আমার ভাল লাগার সঙ্গে সেই বিশালকায় প্রিন্সের যথেষ্ট সম্পর্ক ছিল। আমাদের কী প্রাণ খোলা হাসির ফোয়ারাই না বইতো।

কিন্তু বাড়ীর জন্যে আমার মন কাতর হলেও আত্মবিশ্বাস নষ্ট হয়নি। কারখানার সবচেয়ে ভাল কাজ আমি করছিলাম। জানতাম, ইঞ্জিন মেরামতে আমার দক্ষতার জন্যে কত ব্যক্তিরা আমার ওপর খুশী। সম্ভবত, এ-কারণেই আমার মূল্যবোধ নষ্ট হয় কিন্তু এর চেয়েও বৃহত্তর কারণ ছিল বলে আমার মনে হয়। বাড়ীর শৃঙ্খলাবোধের পরিবর্তে আমার আত্মসংযম তখনো গড়ে উঠেনি। এর অভাব ঘটলেই মানুষের বিপদ হতে দেরী হয় না।

ওয়েলিংটনে সার্কাসের দল এসেছিল, এমন কিছু বড় দল নয়, তবে সার্কাস বটে। একদিন বিনা পয়সায় প্রদর্শনীর ব্যবস্থা হয়। আমার ও কারখানার জনখানেক লোকের সার্কাস দেখবার ইচ্ছা হয়েছিল। কিন্তু ছুটি নিতে হবে তো। সকলে মিলে আমাকে মুখপাত্র স্থির করলো। এক খণ্ড ন্যাকড়ায় হাত মুছতে মুছতে আমি বিল হার্টের কাছে এগিয়ে গেলাম। তাকে বুঝিয়ে বললাম যে সার্কাস দেখবার জন্যে বেশ কিছুটা সময় ছুটি প্রয়োজন।

হাত দুটো জড় করে নির্নিমেষ তিনি আমার দিকে চেয়ে রইলেন। তার গোঁফের একাংশ স্বতন্ত্রভাবে নড়তে লাগল বলে মনে হলো। দু'সেকেণ্ডের মধ্যে তিনি জ্বলে উঠলেন।

"তোমাদের মাথা খারাপ হয়েছে? বলি হলো কি? না, না, না!"

সঙ্গত কারণে ধৈর্যহীন হয়ে পড়েও হার্ট—আবোলতাবোল বকতে লাগলেন। অন্যেরা তার বক্তব্যের যেসব অংশ শুনতে পেল না, তা' তার অধৈর্যোন্মাদতুল্য হাব ভাবেই আঁচ করে নিল। কাজেই, যখন আলোচনার ফলাফল তাদের গোচর করতে গেলাম, তখন সকলেই অপমানিত বোধ করছিল। আমাদের মর্যাদা ক্ষুণ্ণ হয়েছিল, আমি এখন এর কারণটা আবিষ্কার

করতে পেরেছি। বস্তুতঃ মানুষের অন্যান্য মানসিক বৃত্তির চেয়ে আত্মসম্মান-বোধরূপ বৃত্তিটা অনেক বেশী গুরুত্বপূর্ণ। তাটিকে দেখিয়ে দোব মজা কেমন, দেখিয়ে দোব।

সকলে আমরা হাতপা ধুলাম ওভারল নিলাম, তারপর হন হন করে সহরের দিকে চললাম। কিন্তু আ[illegible]াম, এই সার্কাস। ওদের হাতী, ভাঁড় আর রূপসী নারী হয়ত ছিল, সব কিছু আজ আর মনেও নেই। তবে একথা মনে রয়েছে যে আমি এক গণ্ড পাথরের উপর দাঁড়িয়ে ছিলাম; আর একটু কম বোকামি করলে ভাল হ'ত বলে সর্বক্ষণ মনে হচ্ছিল। মনে হ'তে লাগল যে, বিল হার্টের চেয়ে আরও বেশি কিছু আমি পেছনে ফেলে রেখে এসেছি। আমি যেন রেল-কারখানাই ত্যাগ করেছি। কল্পনা করা যাক, আর্চিসন, টোপেকা অ্যাণ্ড সাণ্টা ফে রেল কোম্পানীর অন্যান্য সকল লোকই কাজ ছেড়ে সার্কাস দেখতে শুরু করল। মনে আছে, কোচম্যান উর্দি পরিহিত ব্যাণ্ড বাদক-দলকে কী রকম না নির্জীব আর— রুচিহীন আর তাদের শিঙ্গার[illegible] সঙ্গীতবর্জিত মনে হচ্ছিল। দু' ঘণ্টার মধ্যেই আমরা সকলে কারখানায় ফিরে গেলাম। মাত্র আমি আমার ওভার অলটি হুকে আটকেছি, দেখি কি—বুড়ো শেরউড লম্বা লম্বা পা ফেলে আমার দিকে এগিয়ে আসছেন। যদি তিনি হাঁক ডাক করতেন, আমিও তার প্রত্যুত্তর দিতে পারতাম। কিন্তু তিনি তার কিছুই করলেন না। তিনি অসম্ভব শান্ত গম্ভীর আর সংযত রইলেন।

'বহুকাল রেলের চাকরি জীবনে বিচিত্র অভিজ্ঞতা আমার হয়েছে, কিন্তু আজকের মতো ঘটনা আর ঘটেনি। তোমার চাকরি খতম করে দেওয়া উচিত। তোমাদের প্রত্যেককে এখুনি বরখাস্ত করা যেতে পারে। তোমরা তা জান, আমিও জানি। কাজেই আমি যা' করতে পারি, তা করে কোন কল্যাণ হবে বলে মনে হয় না। এটা যে করতে পারি, তোমরা তা জান?"—তিনি বললেন।

"আজ্ঞে, জানি।"

"ভাল। তোমাদের কাউকে চাকরি থেকে ছাড়িয়ে দিচ্ছি না। শুধু এ-আশাই করছি, যতকাল রেলের চাকরি করবে, এ ধরণের কাজের যেন পুনরাবৃত্তি না হয়।"

কান্নায় আমি প্রায় ভেঙ্গে পড়ছিলাম; অন্যদের অবস্থাও আমার মতোই মনে হলো। আমরা জানতাম, খুব খারাপ কাজ করে ফেলেছি।

"মিঃ শেরউড, আমি দুঃখিত। এতটা বোকামি হবে মনে করিনি। আমরা যেতে পারব না,—যেভাবে মিঃ হার্ট একথা বলেছিলেন, তা'তে ছেলেরা ক্ষুব্ধ হয়েছিল। আমি অত্যন্ত দুঃখিত, মনে হয়, অন্যান্য ছেলেরাও আমারই মত অনুতপ্ত। প্রতিশ্রুতি দিচ্ছি, কখ্‌খনো এজাতীয় কাজ আর করব না।"

এদিক ওদিক মাথা নেড়ে মিঃ শেরউড চলে গেলেন। সে সময় কোন কথা না-বলাটাই ছিল তাঁর পক্ষে সেরা যুক্তি।

আমার বাড়ী ফিরে যাওয়াটাই মা'র অনুক্ষণের কামনা ছিল; বাবাও তাই চাইছিলেন। ইউনিয়ন প্যাসিফিকের এলিসের কারখানায় আবার কাজে যোগ দিলে কোন্ কোন্ সুবিধা পাওয়া যাবে, বাবা তাঁর সব চিঠিতেই সেসব কথা সবিস্তারে জানাতেন; আর মা যে কত অসুখী, সেকথাই বোঝাতে চেষ্টা করতেন। কিন্তু এ ব্যাপারে তিনিই একা নন। আমি অবশ্য নিজের স্বাধীনতা পছন্দ করতাম; কিন্তু পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন পোষাকের জন্যে ধোপানীর কাছে যাওয়া আমার পছন্দসই ছিল না। যে-খাদ্য পেতাম, কখন কখন তাও পছন্দ করতাম না। কোন্ খাদ্য ছোট ছেলের মুখে রুচবে, বাড়ীতে মা তাই সব সময় রান্না করতেন। মা-বাবার অভাব, বাড়ীর অভাব, ডেলা ফর্কারের অভাব আমি অনুভব করতাম। বিশ্বস্ত পত্রালাপের মাধ্যমে সে অভাব মেটাতে চাইতুম।

চরম মানসিক অশান্তির অবসান ঘটাতেই যেন একদিন মিঃ ফ্রাঙ্ক মেরিলের কাছ থেকে একখানা পত্র এল; তিনি তখন মাষ্টার মেকানিক। আমাকে ঘণ্টায় ত্রিশ সেণ্ট মাইনের এক চাকরি দিতে তিনি চাইলেন; এলিসের কারখানায়

শিক্ষাপ্রাপ্ত সেরা যন্ত্রবিদকে যে মাইনে দেওয়া হয়, তার চেয়ে তিন সেণ্ট বেশি। কাজেই সান্তা ফে'র কারখানার চাকরি ছেড়ে দিলাম। মিঃ মেরিলের চাকরির সত মেনে নেওয়ার সঙ্গে সঙ্গে রেলের পাশ এসে গেলো। আর বিদেশে অর্থন শকারী সন্তান সর্বোৎকৃষ্ট খাদ্য পরিতোষ করে ভোজনের জন্যে বাড়ী ফিরে এল।

এখনকার নতুন চাকরি নৈশ মেকানিকের, অর্থাৎ রাতে আমি কর্তাব্যক্তি। রেলের মেরামতী কারখানার ডেসপাচার অফিস থেকে নতুন ইঞ্জিনের জন্য হুকুম কাছেই [illegible] আসত। যখন ডাক আসত তখন বেয়ারাকে দিয়ে ইঞ্জিনের খালাসীকে ডাকান, বয়লারে আগুন দেওয়ার ব্যবস্থা করা, বাষ্প তৈরী করা, ইঞ্জিনকে জলাধারের কাছে নিয়ে যাওয়া [illegible] গাড়ী টেনে টেনে নিয়ে যাওয়া, জন্য ইঞ্জিন প্রস্তুত করে রাখা ছিল আমার দায়িত্ব। তা' ছাড়া অনুরূপ ভাবে একটা [illegible] যে সব নষ্ট [illegible] টেনে আনত, তাকে মেরামত করা [illegible] ব্যবস্থা আমাকে করতে হত। কারখানায় কোথাও [illegible] একটা কাজের ফিরিস্তি রাখার ব্যবস্থা ছিল। [illegible] ইঞ্জিনের চালক গাড়ী [illegible] নিয়ে আনার পর তার ইঞ্জিনের মেরামত, [illegible] নিশ্বাস [illegible] আর এয়ার-ব্রেকের সামঞ্জস্য বিধানের কতটুকু প্রয়োজন, তা' ওতে লিখে রাখত। আমার বাবার সম্পর্কে একটা বিবরণ প্রয়োজন। [illegible] টেনে আনার চমৎকার ব্যবস্থা তিনি করতেন এজন্য তার [illegible] ন্যূনতম যত্ন নেওয়ার চেয়ে বেশি কিছু করার প্রয়োজন হতো। প্রায়ই তিনি একথাই খাতায় লিখতেন: "ট্রাক ও ড্রাইভিং যন্ত্রগুলোতে তেল দিতে হবে।" কেউ কেউ তাকে "ট্রাকে তেল দেবার হ্যাঙ্ক" বলতো।

মাত্র ক'মাস হল বাড়ী এসেছি, কিন্তু এরই ভেতর আবার চিত্তে অশান্তির আগুন জলছে। এদিকে [illegible] লিংটন থেকে আসার পর আগের চেয়ে এলিসকে ছোট্ট সহর বলে মনে হতে লাগল। কিন্তু অভিযোগ করলেই মা কাঁদতেন,

আমার অভিযোগের অর্থ তিনি বেশ জানতেন। আমার মনে হতে লাগল, ডেলা ফর্কার ছাড়া আর কাউকে আমার মনের কথা বুঝিয়ে উঠতে পারিনি। আমি উচ্চাকাঙ্ক্ষী একথা তাকে বলতে পারতাম, আমার কথায় সেও মাথা নেড়ে সায় দিত। সাহসে ভর করে একথাও তাকে বললাম যে, কোন না কোন দিন মাস্টার মেকানিক হবার ইচ্ছে আমার রয়েছে। অবশ্য, এই স্বপ্ন সফল হবার আগে আমাকে প্রচুর শিখতে হবে,—একথাও উপলব্ধি করেছিলাম। কাজেই বেশি অভিজ্ঞতা সঞ্চয়ের জন্যে আমি বড় জায়গায় যেতে চেয়েছিলাম। অধিকাংশ সময়, আর এমনকি নিজ মনেও ভবিষ্যৎ সম্পর্কে আমার কোন স্পষ্ট ধারণা ছিল না। কিন্তু পরিশেষে ডেনভার যাবার পাশ দিতে অস্বীকার জানিয়ে আমার চাকরি ছেড়ে দিলাম।

ছোট একটা স্যুটকেশ, আর 'ওভার-অল' এর মধ্যে জড়িয়ে কয়েকটা 'ক্যালিপার্স' ও একটা 'রুলার' সঙ্গে নিলাম। মা যে খাবারের বাক্স দিয়েছিলেন, তা আর কিছু কাপড়চোপড় সঙ্গে নিতে হলো। একটা সুন্দর নকল চামড়ার কেসে আমার রুপোর ভোবাট (টুল) পুরলাম। তবে যাত্রার সবরকম একঘেয়েমি বর্জন করতে আমি কৃতসংকল্প। রেলভ্রমণে রাতের বেলায় 'টুলবাক্স'কে আমি বালিশের মত ব্যবহার করলাম।

ডেনভারে কলরাডো অ্যাণ্ড সাদার্ন রেলওয়ের কারখানায় চাকরি একটা জুটল। জায়গাটা আমার পছন্দ হয়নি, এখানকার লোকজন বেপরোয়া আর বর্বর। যে কোনদিন সন্ধ্যায় যেকোন রাস্তায় চলবার সময় ভীষণ দর্শন মাতাল একটা নিকেল (সেন্ট) বা ডাইম এর জন্যে হাত পাতত। ঠোঁট নেড়ে বিড়বিড় করে তারা অনুযোগ জানাবে, কিন্তু চোখের চাউনিতে দাবী উচ্চারিত। মা-বাবা যেসব নোংরামির আশংকা করেছিলেন, ডেনভারে তা সত্যে পরিণত হবার সম্ভাবনা উপস্থিত হলো। কাজেই হপ্তা দুই কাজ করেই চাকরিতে ইস্তফা দিলাম।

আমার পরবর্তী লক্ষ্য ওয়াইওমিং-এর শায়েনে। এবার আর রেলের পাশ

নয়। ইউনিয়ন প্যাসিফিকের জনৈক কণ্ডাক্টরের সঙ্গে আমার দেখা; তাকে বললাম: আমি হ্যাঙ্ক ক্রাইসলারের ছেলে।

"শ্যাখো ছেলে, তোমাকে বিনা পাশে যেতে দিতে পারি না। আমি দুঃখিত। কে কখন দেখে ফেলবে, বলতে তো পারিনে।"

"না, শুনুন; আমাকে নিয়ে যেতে হবে না, শুধু আমার ভেরিটা (টুবা)। শায়েনের ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় এটাকে রেখে যাবেন।"

ভাল। ইচ্ছা করলে তোমার স্যুটকেশটাও আমাকে দিতে পার।" এতে ব্যাপার সোজা হয়ে গেল। আমি ইয়ার্ডে পায়চারি করতে লাগলাম। এখানে একখানা ইঞ্জিনকে মালবাহী গাড়ীর সঙ্গে জুড়ে দেওয়া হলো। গাড়িগুলোর কয়েকটি কামরা ছিল খালি। একটা কামরার দরজা ছ'সাত ইঞ্চি ফাঁক; এতে বুঝলাম, ভেতরে যাত্রী আছে। দরজাটা ধাক্কা দিয়ে খুলে দিলাম, রেললাইনের আগুপিছু দ্রুত চোখ বুলিয়ে নিলাম, আর তারপর ভিতরে গলে গেলাম। দেখলাম, ভেতরকার মেঝেতে জন ছয় গাল পাট্টাওয়ালা লোক কুণ্ডলী পাকিয়ে রয়েছে। একজন খেঁকে উঠে বললে, "দরজা যেভাবে ছিল, তেম্নি রাখ।' ঝটিতি আমি দরজা ঠিক করে রেখে মালগাড়ীর দেয়ালে ঠেসান দিয়ে বসলাম। এ ভাবে শুরু হলো আমার যাত্রা।

শায়েনে লারামি আর রলিংসের অনেক কথাই এখন আমার মনে নেই। ঐসব জায়গা, এবং আরো বহু জায়গায় আমি কাজ করেছি। কখনো কখনো সুযোগমত আমি স্থানীয় ব্যাণ্ড বাদক দলে যোগ দিতাম। লারামিতে ভাল বাজিয়ে দল ছিল। যতটা মনে পড়ে, সেখানেই জো ম্যাক্‌মাহনের সঙ্গে আমার প্রথম পরিচয়। আমরা উভয়ে কিছুকাল একসাথে কাজ করি, তারপর হয় ছাড়াছাড়ি, আবার সল্ট লেক সিটিতে তার সঙ্গে দেখা।

সেসময়কার ঘটনাবলীর কোন পর্যায়ক্রমিক স্মৃতি আমার মনে নেই। বহু জায়গায় চাকরি আমি পেয়েছি, তব যে-চাকরী খোঁজ আমি করছিলাম, তা পাইনি। প্রায়ই আমি কপর্দকশূন্য হতাম। কখনো কখনো যে আমি অভুক্ত

আর ক্ষুধার্ত থাকতাম তার কারণ কিন্তু ছিল অব্যবস্থা। সবচেয়ে বড় কথা এই, সারা দেশময় কাজের সন্ধানে ঘুরে বেড়ান যে কিরকম যন্ত্রণাদায়ক, তা' আমি আদৌ ভুলে যাইনি। আফ্রিকা থেকে জ্যান্ত পশু ধরে আনবার উদ্দেশ্যে একটা অভিযাত্রী দলের ব্যয় নির্বাহের জন্যে আমি কিছু টাকা রেখেছিলাম। সময় সময় আমার মনে হয়, কোন পুরানো শাখা-লাইনের ওপর স্থাপিত একটি জলাধারের গায়ে আমার নামের ডব্লু পি সি আদ্যক্ষরচিহ্ন খুঁজে বের করার উদ্দেশ্যে পশ্চিমাঞ্চলে একটি অভিযাত্রী দল পাঠান যায় কি না; চাকরির অন্বেষণে আমি কোন দিকে ছুটে বেড়িয়েছি, এই আদ্যক্ষর গুলির সঙ্গেই থাকতো একটি তীরের চিহ্ন। তার নির্দেশ পাওয়া যেতো ঐ তীরের দিকটা লক্ষ্য করলে। আমার পরবর্তী কোনও বন্ধু ওখানে এলে আমার গতিপথ কোন দিকে ছিল তা যাতে বুঝতে পারেন সেটাই ছিল আমার উদ্দেশ্য।

যে-সহরে ব্যাণ্ড বাজিয়ের দল ছিল, সেসহরে আমার ভেরীটি ছাড়পত্রের চেয়েও ভাল কাজ করত। বাজনা অনুশীলনের প্রথম রাতেই সহরের সব ক'জন যুবকের সঙ্গে আমার পরিচয় হয়ে যেত। বেশ ভাল নাচিয়ে আমি ছিলাম, আর নাচতে পারতাম প্রচুর। সঙ্গে সঙ্গে কারখানায় আমি ক্রমশ বেশি করে কাজও শিখছিলাম। প্রত্যেক দক্ষ মেকানিকের সঙ্গে কাজ করবার সময়ই আমি কিছু-না-কিছু শিখেছি। হরেক রকম ইঞ্জিনের কর্ম-প্রক্রিয়া, কারখানার রীতিনীতিও আমার শেখা হয়েছে। কিন্তু বহুরকমের মানুষ, আর তাদের চেয়েও ঢের বড় কথা ওয়াল্টার ক্রাইসলার সম্পর্কে আমার জ্ঞান হয়েছে সব চেয়ে বেশি।

সেসময় আমার সহিষ্ণুতার একান্তই অভাব ছিল; নিজের যোগ্যতা প্রমাণের জন্যে কোন কারখানায় লেগে থাকবার প্রবৃত্তি আমার ছিল না। কেউ আমার মূল্য না বুঝলে অথবা কোন ফোরম্যান আমাকে হেয় প্রতিপন্ন করলে আমি সময় বুঝে নিজের পোশাকপরিচ্ছদ বস্তাবন্দী করতাম, ভেরীটা আগেই পাঠাবার ব্যবস্থা করে পরবর্তী কারখানা-সহরের দিকে রওনা হতাম। অবশ্য

হত, নইলে চাকরি হারাতে হত। ইঞ্জিন থামিয়ে তারা গাড়ীর একদিক থেকে অন্য দিক সব রকমের টিকিটহীন যাত্রীদের তন্ন তন্ন করে খুঁজত। তারপর তারা আমাদিগকে গাড়ী থেকে নামিয়ে দিতে চেষ্টা করত। চেষ্টায় সফল হলে এরকমভাবে পথিপার্শ্বে পরিত্যক্ত অন্য সকলের সঙ্গে আমিও জলাধারের কাছে জমায়েত হতাম, কত রকমারি লোকই যে ট্রেনে লুকিয়ে থাকত, সময় সময় দেখে অবাক হতাম।

কখনো বা আমি একা ট্রেনভ্রমণ করতাম, আবার কখনো একজন যন্ত্রশিল্পী বা বয়লার মেকারের সাহচর্য পেতাম। প্রায়ই ভ্রাম্যমাণ শ্রমিকরা কামরায় আমার সঙ্গী হতো, কিন্তু এদের শ্রেণীবিভাগ করা আমার পক্ষে বেশ শক্ত। এ-শ্রেণীর লোকদের চক্ষু তাম্রবর্ণ ও দৃষ্টি বেপরোয়া আর বাম হাতে ক্ষতচিহ্ন ও উল্কি। আবার এদের মধ্যে জনকয়েক নিতান্ত চেনা জুতোপরা ও গালপাট্টাওয়ালা। তাদের গায়ের কোট ছেঁড়া, পেন্টালুনে জোড়া ও টুকরো সুতোয় তালিদেওয়া। এসবেও আর একটা ট্রেন না আসা পর্যন্ত আমরা বিভিন্ন শ্রেণীর পরচারীরা সকলে একটা রীতি মেনে চলতাম। সকলে মিলে কুড়ানো কাঠ এক জায়গায় জড় করা হতো; তারপর বহ্ন্যুৎসব। আর আমার কাছে তামাকের থলে ও কিছু সিগারেট তৈরীর কাগজ থাকলে তো রক্ষে নেই। একা ধূমপান করে প্রচলিত রীতি লঙ্ঘন করবে, এ সাধ্য কার? যার তামাক নেই, সে অন্যের কাছ থেকে চেয়ে নিয়ে ধূমপান করবে। এটাই ছিল মজাদারী ব্যবস্থা। তামাক সব সময় আমার থাকত না। কিছুটা সময় আলাপে কাটান যেত, কিন্তু একঘেয়েমী বোধ হলেই ছুরি বের করে জলাধারের পাইনীর স্তূপে নামের আদ্যক্ষর খোদাই করতাম।

শেষ একদিন সত্যিই আমার ভেরীটি হারিয়ে গেল। ওতে আর গান বেরুত না কিন্তু তবু আমি ওকে রেহাই দিতাম না, আমার ফুঁতে বিকট আওয়াজ হোত, তা-ই আমি উপভোগ করতাম। কিন্তু বিশেষভাবে ভেরীটাকে ভালো লাগত যখন উইলিয়াম টেলের কোনও সুর অন্যান্য

বাজিয়েদের সঙ্গে মিলে বাজাতে পারতাম। কোন রাস্তায় চিরতরে আমার শিঙ্গাটা হারিয়ে গেল, আমার স্মৃতির মণিকোঠায় তা' খুঁজে দেখতে হবে। আচ্ছা দেখা যাক: শায়েন—সেখানে তো বড় বড় কারখানা, বলিন্স, রক স্প্রীংস, ল্যারামি, অগডেন ও ইউটা। হ্যাঁ, স্মরণ হয়েছে। অগডেনে আর একটি লোকের সঙ্গে আমি ভেরী বাজাই। সেখানে ইউনিয়ন প্যাসিফিকের ফোরম্যানের সঙ্গে আমার দেখা, তিনি আমাকে কাজে লাগিয়ে দিলেন। সেবার ত'হপ্তা সেখানে টিকে থাকি, কিন্তু ঘুরে বেড়ান যা'র প্রায় স্বভাব হয়ে দাঁড়িয়েছে তার পক্ষে দেশ ভ্রমণ এবং বেকারি থেকে মুক্তিলাভের সহজ উপায়। কাজেই আইডাহোর পোকাটেল্লো কারখানার সুবন্দোবস্তের অনেক কিছু কথা শুনে আমরা দু'জন আবার রওনা হলাম। জনৈক কণ্ডাক্টরের চেহারা আমার ভেরীটা দেখে তাকে একটা সিগার দিলাম, তা' কবলাম পোকাটেল্লোর ওরিগন শর্ট লাইনের ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় যেন এটে ভেরিভারী দেখা হয়। আমরা দু'জন শেষে পোকাটেল্লো পৌছলাম। কিন্তু যতক্ষণ জেগে ছিলাম, ততক্ষণ মনে হতে লাগল—কেন এলাম। তীব্র বেগে বাতাস বইছিল, মনে হতে লাগল, এর তুলনা নেই। যেন পাথর টুকরো মুখের ওপর বেগে লাগতে পারে। দু'হপ্তার মধ্যেই বুঝলাম, যথেষ্ট হয়েছে। আমি দক্ষিণাভিমুখী কোনও মালগাড়ীর শূন্য কামরায় চড়ে বসলাম এবং পোকাটেল্লো ত্যাগ করলাম

সল্ট লেক সিটিতে গাড়ীর দরজা ঝাড়বার সময় খেয়াল হলো যে আমার ভেরীটি দক্ষিণ অঞ্চলে আনবার কোন ব্যবস্থাই করা হয়নি। আশা করি, যাঁর হাতেই এটা পড়ে থাকুক, তিনি ওর থেকে মিঠে আওয়াজ বের করতে শিখেছিলেন।

সল্ট লেক সিটিতে ডেনভার অ্যাণ্ড রায়োগ্রাণ্ডি ওয়েস্টার্ন রেলওয়ের কারখানায় একটা চাকরি জুটে গেল। তখন উনিশ শ' সাল। এলিসের এক পুরানো বন্ধু, নাম স্যাম স্মিথ, সে এখানকার রেল কারখানার ফোরম্যান।

জি রেল কোম্পানীর পূর্ব-দিকগামী ডেনভার পর্যন্ত পাশ পেলাম ; আর ফিরতি ভ্রমণে ঐটেকে "ডব্লু পি ক্রাইসলার ও স্ত্রীর" ব্যবহারোপযোগী করে নেয়া হল। কিন্তু বহু বছর কাজ করা সত্ত্বেও ডেনভার ও আমার নিজ সহরের মধ্যবর্তী যাত্রাপথের জন্যে ইউনিয়ন প্যাসিফিকের কোন পাশ পেলাম না। কাজেই ডেনভারে পৌঁছে—আমি রেল স্টেশনের জানালার কাছে দাঁড়ালাম, আর জীবনে সেই প্রথমবার রেলের টিকিট কিনলাম। টিকিটের ওপরে এলিস শব্দটি লিখা ; কিন্তু বিদেশবাসের পর গৃহ প্রত্যাবর্তনের অধীরতায় ঐ শব্দটি আমার কাছে বিরাট অর্থপূর্ণ ও মাধুর্যময় হয়ে উঠল।

মেথোডিষ্ট গির্জায় আমরা পরিণয় সূত্রে আবদ্ধ হলাম। আমার শাশুড়ী গতায়ু হয়েছিলেন, তাই বিবাহোৎসব অনাড়ম্বর হল। এতে শুধু আমাদের দু'পক্ষের পরিজনেরা উপস্থিত ছিলেন। আমরা ডেনভারগামী গভীর রাত্রের ট্রেন ধরলাম। আমি সংসারের পালনে মন দিলাম।

[illegible] ডলার মজুরি নিয়ে সল্ট লেক সিটিতে আমাদের দাম্পত্য জীবনের সূত্রপাত। সেখানকার ইঞ্জিন মেরামতের কারখানায় ঘণ্টায় তিরিশ সেণ্ট, আর দশঘণ্টা রোজে তিন ডলার বেতন পাই। অতিরিক্ত সময় কাজ করতে পারলে তো নিজেকে সৌভাগ্যবান মনে করি। সারা গরমকাল আমরা একখানা ছোট বাড়ীতে বাস করলাম। সাজান গোছান অবস্থায় ঐটে ভাড়া করেছিলাম। এদিকে একসারি বাড়ী তৈরী হতেও দেখলাম। কিন্তু ইঞ্জিনীয়ার কাজ শেষ করার আগেই আমরা একটা ফ্ল্যাট ভাড়া করলাম। পরে নির্মাণ কার্য শেষ হলে ১৭ ডলার দামের আসবাবপত্র কিনে নিয়ে সেই ফ্ল্যাটে উঠে গেলাম।

পূর্বের চেয়েও আমার সে সময় উচ্চাশা আরও বেড়ে যায়। আমি লেখাপড়া অবশ্য করি, 'ইন্টারন্যাশনাল করেসপণ্ডেন্স স্কুলে'র মাধ্যমে চিঠিপত্র যোগে আমি ইলেকট্রিক্যাল ইঞ্জিনিয়ারিং পাঠ্য তালিকা অধিগত করতে সচেষ্ট হই। এলিসের বিল কিলপ্যাট্রিক আমাকে এই পাঠ্যসূচীর কথা বলেছিল,

সে সল্ট লেক সিটিতে এসে শিক্ষানবীশীর মেয়াদ শেষ করবে। সে কারিগরীর তাত্ত্বিক শিক্ষা গ্রহণ করবে, আমাকে এখবর জানালে আমি তাকে বলি: আমিও এ শিক্ষা নেবো।

ইউটাতে ভাগ্যক্রমে আমাকে কিছুদিন থাকতে হয়েছিল। এখানে প্রতি বছর খ্রীষ্টীয় ধর্ম সম্প্রদায়ভুক্ত মর্মন (Mormon) গীর্জায় মতবাদ অনুসারী লোকজন দু'বার করে নিজেদের উৎপন্ন ফসল বা আয়ের একদশমাংশ গীর্জার ব্যয় নির্বাহে ভেট দিয়ে থাকে। সেসময়টায় উৎসব হয়ে থাকে। হেমন্তের সপ্তাহব্যাপী ভেটদান কালে মরমন গীর্জার হাজার হাজার ভক্ত দলে দলে উৎসব অঙ্গনের দিকে রওনা দেয়। তারা সঙ্গে নিয়ে চলে তাদের উৎপন্ন দ্রব্য বা আয়ের একদশমাংশ, যেমন নগদ টাকা থাকে, আবার বাছুর, ভেড়া, ডিম, শূকর মাংস, শাকসব্জী, ফলমূল বা অন্যান্য দ্রব্য থাকে। এদের ভারের জন্যে রেলযোগে ইউটা যাওয়া একমাত্র সমস্যা হয়ে দাঁড়ায়। তাই ডি অ্যাণ্ড আর জি ডব্লু কর্তৃপক্ষ মরমন যাত্রীদের ও তাদের মালের বোঝা নামিয়ে দিতে ব্যস্ত ছিলেন। এদিকে পাহাড় অঞ্চল থেকে সল্ট লেক সিটিতে সম্প্রদায়ের ভক্তজনকে আনবার জন্যে তাদের একখানা ট্রেন পাঠাতে হয়েছিল।

সেকালে বিদ্যুৎ শক্তির অভাব ছিল, তাই সকালে স্পেশাল ট্রেনটিকে টানবার জন্যে একটি ইঞ্জিন রিজার্ভ করা হতো আর বিকালে একটি বিশেষভাবে ট্রেনটিকে চালিয়ে নিয়ে যাবে বলে স্থির হয়। এই ট্রেন বিকাল তিনটায় সল্ট লেক সিটি ছাড়বার কথা।

ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় কিছু কাজকর্ম দেখার জন্যে আমি দাড়িয়ে ছিলাম, এ সময় মাস্টার মেকানিক জন হিকি দ্রুতবেগে ফোরম্যান সাম স্মিথের দিকে একখানা তারবার্তা আন্দোলিত করে এগিয়ে এলেন। জন হিকি সুবেশধারী পুরুষ; যেন বিয়ের বাসরে এসেছেন, এমনি ভাবে তিনি সেজেগুজে কারখানায় এসে থাকেন। তিনি লম্বা কোট, ডোরাকাটা প্যান্ট—ও নিখুঁত

ধূসর-রং-এর টুপী পরেন। তাঁর চুল পাকা; আমার মতে তিনি আদর্শ ভদ্রলোক। কিন্তু এবার তিনি ধূলি ধূসরিত, ঘর্মাক্ত কলেবর।

'স্মিথ, স্পেশাল ট্রেনের সঙ্গে যে ৪৬নং ইঞ্জিনখানা জুড়ে দেয়া হয়েছিল, তার পেছন দিককার সিলিণ্ডারের মুখ উড়ে গিয়েছে।—'

"ডেনভারগামী ট্রেনটাকে টেনে নেবার উপযোগী ঐটাই তো একমাত্র ইঞ্জিন।"—স্মিথ বললে।

"তা' জানি। প্রশ্ন এই: সময়মত কি মেরামত করে দেয়া যাবে?" —হিকি জবাব দিলেন।

"তবে, আমাদের কারখানায় একজন যুবক আছে; মনে হয়, সে একাজ পারবে।"

তাঁরা উভয়ে আমার কাছে এলেন। হিকি আগে থেকেই আমাকে চিনতেন। তিনি আমাকে সব সময় "ক্রিসলার" বলে ডাকতেন। তাড়াতাড়ি আমার জন্যে তিনি হাঁপাচ্ছিলেন।

"ক্রিসলার, ৪৬নং ইঞ্জিনের পেছন দিককার সিলিণ্ডারের মুখটি কি বসাতে পারবে? আর যথাসময়ে দূরপাল্লায় সরাসরি চলার উপযোগী করে দিতে পারবে?"

"যদি কেউ পারে তো আমিও পারব"—আমি বললাম।

"ক্রিসলার, এই তো উপযুক্ত কথা।"

"আমাকে দু'জন সহকারী দিতে হবে।"

"উত্তম, উত্তম, ··· স্মিথ, ও যা চাইছে তাই যেন দিও।"—বলেই হিকি বেগে চলে গেলেন।

স্মিথ বললেন, "কি মনে কর? পারবে তো?"

"আমি যে পারবই, একথাতো বলিনি। আমি বলেছি, 'কেউ যদি পারে তো আমিও পারব।'"

আমি সহকারীদের বাছাই করলাম, র‍্যাঁদা ও অন্যান্য যন্ত্রপাতি নিলাম এবং মেরামতী কারখানায় কাজের জায়গায় ঐগুলো রাখলাম। তারপর

গিয়ে হাতগাড়ীতে একটা নূতন সিলিণ্ডারের মুখ, রিষ্ট পিন, বল্টু ও দরকারী অন্যান্য জিনিষ ভর্তি করলাম। আমি মেরামতের জায়গায় নিয়ে গিয়ে ঐগুলোকে আবার যাচাই করলাম। এরপর সহকারী দু'জনকে নিয়ে কয়লার স্তূপের সামনে গেলাম। এখানেই ক্ষতিগ্রস্ত ইঞ্জিনটা প্রথম এসে থামবে।

স্বভাবতই চলবার সময় ইঞ্জিনের একদিকে কাজ হচ্ছিল; ভাঙ্গা দিকটা নিষ্ক্রিয় হয়ে পড়ে ছিল। এমনকি ইঞ্জিনটা থেমে যাবার আগেই আমি কাজে লেগে গেলাম; ওর পাশে হাটতে হাটতেই নাট ও 'ক্রসহেড' খুলে নিলাম। ছাইগাদার দিকে খুঁড়িয়ে খুঁড়িয়ে চলবার সময়ই আমি র‍্যাদাঁ দিয়ে কাজে ব্যস্ত রইলাম।

ইঞ্জিন থেকে আগুন ফেলে দেবার সময় আমার হাঁটুর নিম্নাংশ যেন জ্বলে গেল। তবু আমি থামিনি; বরং সহকারীদের দ্রুত কাজ শেষ করতে উৎসাহিত করতে লাগলাম। ঠিক বেলা দশটার পর কয়লাস্তূপের কাছে ইঞ্জিনটাকে আমি প্রথম স্পর্শ করলাম। কিন্তু সেদিন ইঞ্জিনের ভেঁপুর কষ্ট আমার কাছে কিছুই নয়। ফোরম্যান স্মিথ নিজে আমার বাড়ী গিয়ে আমার বিব্রত স্ত্রীর কাছে অবস্থাটা খুলে বলে কিছুক্ষণ অপেক্ষা করলেন; আর আমার স্ত্রী তাঁর কাছে খাবারের কৌটোটা দিয়ে দিলেন।

কাজ আরম্ভের দু'ঘণ্টা চল্লিশ মিনিট পর স্মিথকে লক্ষ্য করে চেঁচিয়ে বললাম: "আপনি ইঞ্জিনটাকে সরিয়ে নিতে পারেন; ওটাকে চলবার উপযোগী করা হয়েছে।" তখন তিনটা বাজতে দশ মিনিট বাকী। ডেনভারগামী ট্রেনটি সময় মত রওনা দিল।

বুড়ো হিকি হাতের ঘড়ির দিকে তাকিয়ে ইঞ্জিনের যাত্রার প্রতি লক্ষ্য রাখলেন। মনে হয়, যতক্ষণ আমি কাজ করছিলাম, ততক্ষণ ঐ ঘড়ির কাছে তিনি প্রার্থনা জানাচ্ছিলেন। কিন্তু ইঞ্জিনটি চোখের আড়াল হয়ে যাবার পর তিনি আমার কাছে এলেন। আমি এক টুকরো ন্যাকড়া দিয়ে তখন মুখ মুছছিলাম।

"ক্রিসলার, ভেবেছিলাম, ডেনভারগামী ট্রেনটি ছাড়তে দেড়ঘণ্টা দেরি হবেই। আমার ধারণাই ছিল না, তুমি যথাসময়ে ঐটে মেরামত করে দিতে পারবে। একজন মেকানিক এধরণের কাজ এত তাড়াতাড়ি করে দিতে পারে,—আমাকে যে একথা বলেছিল, তাকে বিশ্বাস করিনি।"

আশ্চর্য আমার মন আনন্দে উদ্ভাসিত হয়ে উঠল। এহেন প্রশংসা বাক্য মাংস ও মদের চেয়েও ভাল। কিন্তু বুড়ো হিকি আরও বলতে লাগলেন :

"তোমরা যে-মাইনে এখানে পাও, তা নগণ্য। মাইনে বাড়াবার ক্ষমতা আমার থাকলে আমি করতাম।" মুহূর্তকাল তিনি থামলেন, তার মুখেচোখে জ্যোতি ফুটে উঠল। "মিঃ ক্রিসলার, একটা কাজ তোমার জন্যে করতে পারি। বিকাল বেলাটা তোমার ছুটি।"

তখন তিনটা।

আমি বাড়ী গেলাম না। পার্কের ধারে বসে কিছু আহার করলাম, সিগারেট টানলাম; তারপর মিনিট পনের ঘুরে বেড়িয়ে কাজে ফিরে গেলাম। আমার চমৎকার বোধ হলো, যেন স্বর্গ। এক দিনের তরেও ছাড়তে আমি রাজী ছিলাম না।

এরপর পাঁচ মাস গত হয়। একদিন আমাকে মাস্টার মেকানিকের অফিসে ডেকে পাঠান হল। আমি আর "ক্রিসলার" নই। ভেতরে ঢুকতেই জন হিকি বললেন, "[illegible] তুমি কি [illegible] ফোরম্যানের দায়িত্ব নিতে পারবে?"

"নিশ্চয় পারি। কিন্তু মিঃ স্মিথের দশা কী হবে?"

"মিঃ স্মিথের জন্যে আর একটি ভাল চাকরির ব্যবস্থা হয়েছে। কাজেই তোমাকে ফোরম্যান করা হবে।"

এখন থেকে আমার বসবার একটা অফিস হলো, আমার দেখা অন্য অফিসের তুলনায় এটা ঠিক যেন দেয়ালেতে ছোট্ট একটা ছিদ্র। কিন্তু এখানে

ছিল টেলিফোনযুক্ত একটা ছিমছাম ডেস্ক। নব্বুই জন লোকের ওপর আমি ফোরম্যান।

এসব ব্যাপারে ইউনিয়নের প্রচলিত একটা রীতি ছিল। তখনকার দিনে কেউ ফোরম্যানের চাকরি নিলে তাকে 'কোম্পানীর পক্ষভুক্ত' বলে ধরে নেয়া হত। কাজেই ইউনিয়নের সদস্য সে থাকতে পারত না। এর বদলে তাকে একটা 'প্রত্যাহার পত্র' দেওয়া হত। অবশ্য চাকরি গেলে পুনরায় ইউনিয়নের সদস্য হওয়া চলতো। কিন্তু চাকরি খোয়ানর ইচ্ছা আমার নেই। বাড়ীর জন্যে অতিরিক্ত অর্থের প্রয়োজন আমাদের ছিল। ঠিক এর কাছাকাছি সময় আমাদের প্রথম সন্তান থেলমার জন্ম হয়, পরবর্তীকালে মিসেস বায়রন ফয় নামে সে পরিচিত হয়েছে।

কিন্তু ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় বেশীদিন ফোরম্যানের কাজ করবার আগেই আমি জন হিকি'ক পাগল করে ছেড়েছিলাম।

চার

শিকাগোয় অপ্রত্যাশিত সাক্ষাৎকার

জরুরী তারবার্তা নয় বলে যে মুহূর্তে আবিষ্কার করলাম, সে মুহূর্তেই ভাবী পরিণাম সম্পর্কে সচেতন হলাম। টেলিফোন রিসিভারে মিঃ হিকির কেরাণীর গলার আওয়াজ পেয়ে হাড়ে কাঁপুনি লাগল। জেনারেল মাস্টার মেকানিকের শমন কখন আসে, ভয়ে ভয়ে এই ভাবনায় দিন কয়েক কেটে গেল।

ঠিক মুহূর্তের মধ্যে অতীত জীবনের চিত্র মনশ্চক্ষে ফুটে উঠল। চাকরি দুষ্প্রাপ্য, চাকরি হারাবার আকস্মিক ভয় হলে এরূপ অবস্থা হওয়া বিচিত্র নয়; আর কেউ যদি যুবক হয় আর তার যদি স্ত্রী ও শিশু সন্তান থাকে তবে তো

কথাই নেই। আমার বয়স তখন সাতাশ। আমার স্ত্রী সুন্দরী; তার জন্ম গব বোধ করি; তার সঙ্গে একত্রে কোথায়ও গেলে আমার বুক ফুলে উঠে। আমার স্ত্রী আমার প্রতি বিশেষ অনুরক্ত ও কর্তব্যপরায়ণ, আমি যতক্ষণ কাজ করি, তার চেয়েও বেশীসময় সে রান্না, পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন, ধোয়ামোছা ও সন্তান লালনপালনে ব্যয় করে থাকে। আমি যে বেতন পাই, তাই দিয়ে সারা মাস সংসার চালিয়ে থাকে। মাসে নব্বই ডলার রোজগার করা বিশেষ সৌভাগ্য-জনক বলে আমরা উভয়েই মনে করতাম। কাজেই চাকরি হারাবার দুশ্চিন্তায় বিপদ আসন্ন বলে মনে হতে লাগল। এমনি সময় কেরানী বললেন: মি হিকি তার অফিসে আপনাকে দেখা করতে বলেছেন।

আমার ক্ষুদ্র অফিস-কক্ষটির গুরুত্ব আমার কাছে খুবই বেশি। আমার মত যারা বস্তু ও যন্ত্রপাতির কাজে অভিজ্ঞ, এরূপ কয়েক কুড়ি লোকের দণ্ডমুণ্ডের কর্তা আমি। অফিসে একটা ছোট ডেস্ক ছাড়া চ্যাপ্টা স্টোভও ছিল। যে-যুগে রেলের কামরা এজাতীয় ঢালাই লোহার স্টোভের আগুনে গরম করা হত, এটা সেই বিগত যুগের ধ্বংসাবশেষ। আমার সঙ্গে যারা দেখা করতে আসতেন, তারা প্রায় সবসময়ই এটা থেকে চুরুট ধরাতেন। ঘরে কয়েকটা অতিরিক্ত কাঠের চেয়ার ছিল, যারা এগুলোতে বসতেন, তাঁদের ধূসর রংএর ওভার-অলের ঘষায় ঘষায় চেয়ারের হাতলগুলো কাল হয়ে গিয়েছিল। ইঞ্জিন মেরামতী কারখানার ফোরম্যানের দর্শনপ্রার্থীদের বোর্ড বা পোড়াকাঠের ওপর দাঁড়াতে হত না, কারণ ওপরে অয়েলক্লথের মাদুর পাতা ছিল। যা হোক, মিঃ হিকির অফিস আরও সুচারু, আরও সজ্জিত। হাজার হাজার লোকের উপর তিনি কর্তৃত্ব করতেন, রেলওয়ের সর্বত্র এবং বিভাগীয় মাস্টার মেকানিকগণ, শতশত ফোরম্যান, অসংখ্য যন্ত্রাবদ, ইঞ্জিনচালক ও ফায়ারম্যানের উপর তাঁর অপ্রতিহত ক্ষমতা। মিঃ হিকির অফিসে এমনকি কার্পেট বিছান।

শমন অনুযায়ী কাজ করার জন্যে মেরামতী কারখানা হতে নির্গত হয়ে আমি সেই কার্পেট-বিছান ঘরের দিকেই যাত্রা করলাম। হুইচম্যানের টাওয়ারের

শলাকা শ্রেণীর পেছনদিক থেকে একটি হাত নেড়ে কে যেন আমায় ডাকলো। ইয়ার্ডের চারদিকেই আমার বহু বন্ধু ছিল। আমিও হাত নেড়ে প্রত্যুত্তর জানালাম, কিন্তু আনন্দে নয়। উত্তেজনাপ্রবণ ও পরুষভাষী যুবক আমি, সহজেই মেজাজ হারিয়ে ফেলি। এই হলো আসল বিপদ। দিন কয়েক আগে আমি জেনারেল মাস্টার মেকানিকের কাছ থেকে এক পত্র পাই। কোন কাজ অথবা দোষের জন্যে তিনি আমাকে ভর্ৎসনা করেছিলেন, এতদিন পর তা ভুলে গিয়েছি, কিন্তু বেশ ভাল মনে আছে যে কত তাড়াতাড়ি আমার বুদ্ধিশুদ্ধি লোপ পেল। কর্তার কাছ থেকে এরকমের কঠোর চিঠি, এবং আমিও এর যোগ্য প্রত্যুত্তর দিতে পারব। যুবক বলে তিনি আমাকে যাচ্ছে তাই বলতে পারেন না। আমার যুবজনোচিত মাত্রাধিক সংবেদনশীলতাই যতো গোলযোগের কারণ। তার অফিসগামী [illegible] রাস্তা দিয়ে চলতে চলতে একটা বিষয় আমার বোধগম্য হয়নি। তারপর তিনচার দিন অপেক্ষা করে থাকার হেতু কি? এখন দুটো বিষয় আমি বুঝতে পারলাম। আমার চিঠির ভাষায় যে সম্ভ্রমহীনতা প্রকাশ পেয়েছে, তজ্জন্য মিঃ [illegible]-এর অপমানিত বোধ করা ও আমাকে ভর্ৎসনা করা—একান্ত সঙ্গত হয়েছে। কাজেই এর সমুচিত শাস্তি দেওয়া হলে টুঁ শব্দও করব না। আমি দাঁতে দাঁত লাগিয়ে [illegible] করে কর্তার ঘরের দরজা খুললাম।

'এই যে ওয়াল্ট, বসো বসো। নতুন ধরণের একটা ইঞ্জিনের কয়েকটা নক্সা আমি দেখছিলাম। কী বিরাট, না?"—মিঃ [illegible]-এর কথায় আমার মনের রাশ আলগা হয়ে গেলো। কিন্তু আমার মানসিক অবস্থা স্বাভাবিক না হওয়া পর্যন্ত তিনি অনর্গল নানা প্রসঙ্গের অবতারণা করে চললেন।

"ওয়াল্ট, তুমি তো খাসা ছেলে। কঠোর পরিশ্রমী বটে, তোমার চেয়ে বেশি দক্ষ মেকানিক আছে বলে জানিনে। তা'ছাড়া, তোমার সাহসও আছে। কিন্তু গুটিকয়েক বিষয়ে তোমার সাথে কথা বলতে হবে। চার পাঁচ মাস আগে আমি ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় তোমাকে ফোরম্যান পদে নিযুক্ত করি,

বিদ্যুৎ উৎপাদনের ব্যবস্থাপনা ও আর কয়েকটি বিষয়, বহু লোকজন ও তাদের কাজকর্ম দেখাশুনার ভার তোমার উপর দিই।'

মিঃ হিকির আসল বক্তব্য আমার নিকট এমন স্পষ্ট হয়ে এল। কিন্তু আমিও মনঃস্থির করে ফেললাম : তিনি গজে উঠলে আমিও মুখের উপর জবাব দোব। কিন্তু এর বদলে তিনি শান্ত স্বরে ও সদয়ভাবে যা বললেন তা'তে কাবু হইয়া পড়লাম।

'ওয়াল্ট, তোমাকে বেশ ভালই চিনি। এখানে কাজে লাগবার ঠিক পর হতেই তোমার উপর আমার চোখ পড়েছে। যখন আমরা সেই চার্টে নয়া ইঞ্জিন কিনলাম, সেকথা মনে পড়ছে তো? ঐগুলোর ভালব বসাবার ব্যাপারে আমি বেশ বিব্রত বোধ করছিলাম। এ কাজের জন্য কোথায় লোক পাব? বল্ডুইন কোং-এর প্রতিনিধি আমার সঙ্গে দেখা করতে এসেছিলেন, কোন সমস্যাই নয় জানালেন যে আমাদের মেকানিকদের মধ্যে এক ছোকরা আছে, সে ইঞ্জিন সম্পর্কে খুব ওয়াকেবহাল। তুমি কিভাবে এসব কম্পাউণ্ড ও জটিল ভালব বসাবে। সে অবাক করল, তিনি সেসব কথা বললেন।"

এতেই আমার গর্ববোধ ও একেবারে নষ্ট হয়ে গেল। বল্ডুইন কোং-এর প্রতিনিধি পূর্বোক্ত ইঞ্জিনগুলো ঠিক করে দেবার জন্যে সল্ট লেক সিটিতে যখন আসেন, তখন আমি তাঁর সঙ্গে সময় কাটিয়েছি। দিনের বেলা তার সঙ্গে কাজ করতাম নৈশভোজের পর তার হোটেলে রাত্রি দশটা এগারটা পর্যন্ত থাকতাম। এসময় প্রশ্নের পর প্রশ্ন করে তাঁকে প্রায় ক্লান্ত করে ফেলতাম। তিনি পূর্বাঞ্চলে চলে যাবার পর মেকানিকদের মধ্যে একমাত্র আমিই ঐসব ইঞ্জিনের ভালব বসাতে পারতাম। এদের অধিকাংশ অংশই অন্যান্য ইঞ্জিনের ভালবের অনুরূপ, কিন্তু ভালবের গতিবিধি জটিল। কখনও কখনও উৎক্ষিপ্ত পাথরখণ্ডের আঘাতে সেন্ট্রিক রড'টি সামান্য বেঁকে গেলেও ইঞ্জিন প্রায় অচল হয়ে পড়বে। এ এক রহস্যজনক ব্যাপার। বহু বার রাতে ঐসব 'ক্রশ-কম্পাউণ্ডের' একটিকে তাড়াতাড়ি যথাস্থানে বসিয়ে

দেবার জন্যে আমাকে ডাকতে লোক পাঠান হয়েছে। ঘুম থেকে উঠেই আমি মেরামতী কারখানায় যেতাম, বাঁকান ডাণ্ডাটি খুলে সোজা করে দিতাম, আর ঘণ্টা খানেকের মধ্যে ইঞ্জিনটি কর্মক্ষম হয়ে উঠত। তারপর রাতের ভারপ্রাপ্ত লোক বলতেন; "খুব তাড়াতাড়ির কাজ, জোরসে চালাও। দশঘণ্টা ওভার টাইম খাটার কথা লিখে রাখ; কিন্তু বাড়ীতে শুতে যাও। তা'হলেই কাল পুরাদিন খাটতে পারবে।"

হয়ত মিঃ হিকি সেই অতিরিক্ত সময়ে কাজের কথা জেনেছেন, আমি জানিনে। তবে মানব চরিত্র সম্পর্কে তার জ্ঞান অগাধ। আমাদের কাজের প্রশংসা করে যে-প্রসঙ্গের সূচনা, অথবা গর্বানুভূতি হতে পারে এমন যে বিষয়ের অবতারণা, তা মনোযোগ দিয়ে না শুনবার মত লোক আমাদের মধ্যে কেউ নেই। বাজি রেখে বলা যায়, সেদিন কান পেতেই শুনেছিলাম।

"ওয়াল্ট, তোমার একটা ভবিষ্যৎ আছে, তা'তো জান। কখন কখন কোন কোন কথায় তোমার মর্যাদাবোধ আহত হয়। কিন্তু এজন্যে তুমি নিজের ভবিষ্যৎ নষ্ট করবে, এটাও আমার কাম্য নয়। স্পষ্ট কথা তোমায় বলছি: সময় সময় আমি এমন সব চিঠি পাই, যাতে তেলেবেগুনে জ্বলে উঠি। তখন আমি কী করি জান?"

মিঃ হিকি তার ডেস্কের ভিতরকার খুপরীর নীচে একটা ড্রয়ার থেকে আঙুলের চিহ্নযুক্ত এক তা' কাগজ বের করলেন। এটাই আমার লিখিত চিঠি। লজ্জায় আমি লাল হয়ে উঠলাম। "ওয়াল্ট, যেসব চিঠি আমাকে পাগল করে দেয়, এইখানে সেগুলো আমি রাখি। শান্ত না হওয়া পর্যন্ত তিন চারদিন আর ঐগুলো খোলা হয় না। যখন আমি কৃতনিশ্চয় হই তখন চিঠিগুলো বের করে পড়ি।" বলেই মিঃ হিকি আমার দিকে চেয়ে মৃদু হাসলেন।

ঠিক তখখুনি তিনি সরবে আমার চিঠিখানা পড়লে আমি সহ্য করতে পারতাম বলে বিশ্বাস হয় না। সুখের কথা, তিনি শুধু ঐটে আমাদের দু'জনের মাঝামাঝি রেখে শান্তভাবে আলাপ করতে লাগলেন।

"মেজাজ ঠাণ্ডা না হওয়া পর্য্যন্ত আমার চিঠিটি একটা ড্রয়ারে রেখে দিলে তুমিও এর চেয়ে ভাল ভাবে উত্তর দিতে পারতে, আমার ও তোমার নিজের প্রতি তুমি ন্যায়সম্মত আচরণ করতে। বুঝতে পারছ তো? এখন মনে করত, তোমাকে আমি কী বলেছি।"

সঙ্গে সঙ্গেই আমি তাঁর কাছে ক্ষমা চাইলাম, পিপার মুখ খোলার পর যেমনধারা আলু পড়তে থাকে, তেমনি অনর্গল অনুশোচনার বাক্য আমার মুখ থেকেও ঝরতে লাগল।

সেদিন থেকে আকস্মিক ক্রোধের বশবর্ত্তী হয়ে আমি কখনো কোন চিঠির উত্তর দিইনি। মুখোমুখী আলাপের সময় মেজাজ হারিয়ে টেবিলের ওপর মুষ্ট্যাঘাত করেছি, কিন্তু কাগজেকলমে কখনো মেজাজ বিগড়াইনি। ভগবানই জানেন, এমন সব চিঠিও পেয়েছি, যা হৃদয় উদ্বেলিত করেছে বলে মনে হত। কিন্তু ওসব চিঠি সব সময়ই নীচের ড্রয়ারে রেখে দিতাম। চিঠি খুলবার সময়ই বুড়ো হিকির কথা স্মরণ হয়, আমার মেজাজও থিতিয়ে যায়।

মিঃ হিকিকে যখন 'বুড়ো' বলে উল্লেখ করি তখন তা'তে প্রীতির স্পর্শ থাকে। কর্তাব্যক্তি বলেই তাঁকেই 'বৃদ্ধ' বলা হ'ত, তাঁর প্রশংসাবাক্য ও সহৃদয়তায় আমার স্থায়ী সন্তোষ লাভ হ'ত। আমি বিস্তৃত অঞ্চলে ঘুরে বেড়িয়েছি, আজ পেছন পানে তাকিয়ে তাঁকেই আমার অন্যতম শ্রেষ্ঠ গুরু বলে স্মরণ হয়। যে উত্তেজনায় আমার পথভ্রষ্ট হবার সম্ভবনা ছিল, তা'কে সংযত করবার পথ তিনি দেখিয়েছিলেন।

প্রায় বছরখানেক ফোরম্যানের পদে বহাল আছি, এমনি সময় ত্রিনিদাদ (কলোরাডো) থেকে এক তারবার্তা পেলাম, এতে আমি খুবই উত্তেজনা বোধ করলাম। এইচ সি ভ্যান বাসকার্ক তারবার্তায় স্বাক্ষর করেছেন; তিনি কলোরাডো অ্যাণ্ড সাদার্ণ রেলকোম্পানীর বিদ্যুৎ উৎপাদন ব্যবস্থাপনার সুপারিনটেণ্ডেণ্ট। কোম্পানিচালিত ট্রেন ডেনভার থেকে টেক্সাসের টেক্সলাইন পর্যন্ত যাতায়াত করে। আবার টেক্সলাইনের এই কোম্পানীর গাড়ীর সঙ্গে ফোর্ট

ওয়ার্থ অ্যাণ্ড ডেনভার সিটি রেল কোং এর সংযোগ ঘটেছে। তারবার্তায় ভ্যান বাসকার্ক আমাকে কলোরাডো অ্যাণ্ড সাদার্ন রেলওয়ের ত্রিনিদাদের কারখানায় জেনারেল ফোরম্যানের পদ গ্রহণ করবার জন্য আমন্ত্রণ জানিয়েছেন। কিন্তু ভ্যান বাসকার্কের সঙ্গে আমার পরিচয় নেই, আগে কখনো তার কথা শুনিনি। কয়েক ঘণ্টা আমি আকাশপাতাল ভাবলাম, কিন্তু সুরাহা হলো না। হয়ত মিঃ হিকি আমাকে আলো দিতে পারেন।

"ওয়াল্ট, বসো। আমি কী করতে পারি?"

তারবার্তাটা বের করে বললাম, "এই একটা ব্যাপারে প্রচুর মাথা ঘামাচ্ছি, কিন্তু সুবিধে হচ্ছে না।"

তারটি পড়ে তিনি আমার দিকে অন্তর্ভেদী দৃষ্টিক্ষেপ করলেন। তারটি আবার পড়ে আবার আমাকে দেখলেন। "বলতো ওয়াল্ট, চমৎকার সুযোগ, জেনারেল ফোরম্যানের চাকরি পাচ্ছ, আর এখন তো তোমার সবে তিরিশ বছর, তাই নয়?" তিনি মৃদু হাসলেন। সবে আটাশ পেরিয়েছি, তিনি ঠিকই ধরেছেন।

"কিন্তু আমি মিঃ ভ্যান বাসকার্ককে চিনি না, তবু তিনি আমাকে তার করেছেন।"

"আমি তাকে চিনি। হয়ত কারু কাছ থেকে শুনে থাকবেন, তুমি দক্ষ যান্ত্রিক ও অদম্য কর্মী। মনে হয়, বেশ শক্ত কোন কাজ আছে, তোমাকে দিয়ে করিয়ে নিতে চান।"

আধঘণ্টার মতো আলাপ, সদাশয় বৃদ্ধ নিজের জীবনের কাহিনী আমাকে বললেন। তিনি প্রথমে ক্লিভল্যাণ্ডের (ওহায়ো) কুইয়া হোগা মেসিন ওয়ার্কস এ শিক্ষানবীশী করেন। অল্পকাল যন্ত্রবিদের কাজ করে ইঞ্জিনচালক হন, তারপর বার্লিংটন কোং-এ ইঞ্জিন মেরামত বিভাগের ফোরম্যানের পদ পান। ১৮৭৩ সালে তিনি সেবয়গান অ্যাণ্ড ফণ্ড দ্যু ল্যাক রেল কোম্পানীতে মাষ্টার মেকানিকের চাকরি পেলেন।

"কাজেই দেখছ ওয়াল্ট, জেনারেল ফোরম্যানের পদ লাভের পরবর্ত্তী ধাপ কোথাও মাষ্টার মেকানিকের চাকরি।"

"যা বলেছেন, মিঃ হিকি! কিন্তু আপনি যে কলেজে পড়েছেন।"

"নিশ্চয়। শিক্ষানবীশীর আগে টরোণ্টোয় আপার কানাডা কলেজে পড়েছিলাম। কিন্তু শিক্ষালাভের জন্যে তোমাকে কলেজে যেতে হবে না। চিঠিপত্রযোগে পাঠ্যতালিকা অধিগত করার ব্যবস্থা কর। তোমার শিক্ষা দ্রুত হবে, আর অনেকের চেয়ে ভালও হবে, কারণ শুনে শিখবার চেয়ে হাতেকলমে ও দেখেশুনে শেখা ঢের ভাল। কোন বিষয় পড়বে? ইলেকট্রিক্যাল মেকানিক্স কোর্স কি?"

"হ্যাঁ মশায়, এখন 'ড্রাফটিং' পড়ছি। কিন্তু শুনুন, এখানে থাকাই আমি পছন্দ করি। বেশ সুখে আছি। আমি—" "তুমি বেশ উদ্যোগী কর্ম্মী। আমি চাইনে, তুমি চলে যাও। কিন্তু জান, আমাদের এখানকার ফোরম্যান চমৎকার লোক। আশা করি, আমার না মরা অথবা চাকরি না যাওয়া পর্য্যন্ত ও চাকরি ধরবে। তুমি দশ পনর বছর অপেক্ষা করবে? ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় তোমার চেয়ে বেশী দক্ষ ফোরম্যান পাব বলে কখনও মনে করি না। যতদিন থাকবে ততদিন এ চাকরি তোমার।"

"কিন্তু মিঃ হিকি, আপনার পরামর্শ চাই।"

"চাকরিটি নিয়ে ফেল, ওয়াল্ট—। তোমার পক্ষে এটা বিরাট সুযোগ। অল্প বয়সেই বড় দপ্তর পরিচালনার বিদ্যা অর্জ্জন করছ। এগিয়ে চল।" তার উৎসাহে কিছুটা ভাটা পড়ল: "তোমাকে বলছি, তোমার পদে আমি বহাল থাকলে নয়া চাকরিটা আমি নিয়ে ফেলতাম। তুমি এখানকার চাকরিতে বেশ আরামে আছ, অলিগলিও চিনে ফেলেছ। কিন্তু চমৎকার এ সুযোগ চলে যেতে দিলে সত্যিই আমি দুঃখিত হবো। ভবিতব্যকে ভয় করো না।"

'ভয় করিনে। কিন্তু আমার স্ত্রী ও সন্তান আছে।"

"তোমার বৌতো খাসা। তার সাথে আলাপ কর। তারপর ফলাফল আমাকে জানিও। শুভেচ্ছা জেনো।" কণ্ডাক্টরর যেমন করে লণ্ঠনের আলোয় ইঞ্জিনচালকদের এগিয়ে যেতে ইশারা করে, তেমনি ধারা প্রসারিত বাহু তিনি আমাকে উদ্দেশ করে নাড়লেন।

ফ্ল্যাটে যাবার পর আমার স্ত্রী টেবিলে খাবার রেখে গেল, খেতে খেতে আমাদের মধ্যে আলাপ চলল। এদিকে উঁচু চেয়ারে বসে থেলমা টেব ওপর চামচে দিয়ে টুংটাং শব্দ করতে লাগল।

"ডেলা, তোমার মত কি? পানের ডলারের অর্থ প্রতি মাসে দৈনিক ৫০ সেণ্ট করে বেশি রোজগার। অন্যত্র যাবার খরচ খুব বেশি পড়বে না। তবে আসবাবপত্র আধা দরে বিক্রী হবে, আর আমরা রেলের পাশ পাব। কিন্তু এখান থেকে শত শত মাইল দূরে ত্রিনিদাদ।'

"একথা বলচো কেন? যা ঘটুক, আমি বিরক্ত ও হবো না, উদ্বিগ্নও হবো না। রোজগারের বেশি টাকার নিশ্চয়ই সদ্ব্যবহার করা যাবে।" একথা বলেই সে আমাদের শিশুসন্তানকে বাহু বেষ্টন করলো। আমি তার জবাব পেয়ে গেলাম।

"তবে চলে যাওয়া যাবে।"

ত্রিনিদাদে আমার সময় ওভার-অলটি রেখে এসেছিলাম, অথচ এখানে বাইরে বাইরে থাকার কথা। আমি যে পোশাক পরে কাজে যেতাম, সেটা আমার সবচেয়ে পুরান স্যুট। ঐটে জীর্ণ আর চিত্রিত, কিন্তু এ পোষাক পরলে আমাকে বুদ্ধিজীবী বলেই চেনা যেতো। ত্রিনিদাদের বিভাগীয় মাষ্টার মেকানিক আমার উপরওয়ালা, তার বয়েস পঁয়ষট্টির মতো, নাম 'ইচ, গীগন্ট। তাকে আমার বেশ ভাল লাগত, কিন্তু এই বৃদ্ধ ব্যক্তির নিজের কাজ করার ক্ষমতা অল্পই ছিল। কাজেই জেনারেল ফোরম্যান কাজের অতিরিক্ত খাটুনি আমার ছিল।

ইঞ্জিন মেরামতের ভার সবটাই আমার ওপর ছিল, যে সব গাড়ী নির্দিষ্ট তালিকা অনুযায়ী চলাচল করত শুধু তাদের সাময়িক মেরামতই নয়, ওভারহলিংও করতে হতো।

যখন কোন ইঞ্জিনের কলকব্জার ওভারহলিং করতে হতো, তখন প্রত্যেকটি অংশ খুলে নিয়ে নূতন করে তৈরী করতাম। তা ছাড়া মেরামতের যোগ্য সব মালগাড়ীর দায়িত্বও আমার ওপর ছিল। কয়েকটি নয়া গাড়ী আমি তৈয়ার করেছিলাম। যখন আমি নূতন চাকরিতে যোগ দিলাম তখন কারখানার দশা নেহাৎ জীর্ণ। অবশ্য এ অবস্থা রেল কোম্পানীর বিদ্যুৎ উৎপাদন ব্যবস্থাতেও প্রতিফলিত হতো।

বৎসরাধিক কাল আপ্রাণ খাটলাম। শোবার সময় পর্যন্ত আমার ছিল না, খাবার টেবিলে খাবার গুঁজে খেতে, সব সময় শুধু কাজের সমস্যা সমাধানের উপায় চিন্তা করতাম। আমার স্বাভাবিক শারীরিক ক্ষমতাও অনেক কমে যায়, কিন্তু কারখানার চেহারা ফিরে গেলো। একদিন বিদ্যুৎ-উৎপাদনের ভারপ্রাপ্ত সুপার মিঃ ভ্যান বাসকার্ক আমাকে নিয়ে সারা কারখানা ঘুরে দেখলেন। তখন কারখানার জেনারেল ফোরম্যানরূপে আমার এক বছর ন'মাস কেটে গিয়েছে। এতে আমার গর্ববোধ করবার হেতু ছিল। ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় আমি এক ব্যক্তিকে নিয়োগ করেছিলাম; তার চরিত্রবল, যোগ্যতা ও আমার প্রতি আনুগত্যই তাকে এপদে বহাল করার কারণ। তার চেহারা সুন্দর, বপু বিশাল ও মাথায় এক রাশ চুল। সে ইঞ্জিন মেরামতী কারখানার ভার নেবার পর এখানকার ঝামেলা আমাকে পোহাতে আর হতো না। পেছনের দিকে ফিরে তাকিয়ে এঘটনা উল্লেখ করার হেতু আমার আছে, আমার মনে হয়, যথাস্থানে যোগ্য লোক নিয়োগ করার অপূর্ব স্বাভাবিক দক্ষতা আমার আছে।

"আসুন, আপনার অফিসে যাই। আপনার সঙ্গে আমার আলাপ করার ইচ্ছে আছে।"--ভ্যান বাসকার্ক গম্ভীরস্বরে বললেন। পর মুহূর্তেই মনে প্রশ্ন জাগল: ভুলত্রুটি কিছু হয়নি তো?"

"ওয়াল্ট, তোমার কাছে একটা বিষয়ে জানতে চাইছি: তুমি মাস্টার মেকানিকের দায়িত্ব নিতে পারবে?"

"অবশ্যই পারি। কিন্তু মিঃ গীগন্টের কী হবে? যদি বুদ্ধের চাকরি খতম করে আমাকে তাঁর পদে বহাল করেন, সে-চাকরি আমি চাইনে।"

"উত্তেজিত হয়োনা, ওয়াল্ট। মিঃ গীগন্ট বেশ বুড়িয়ে যাচ্ছেন। ডেনভারের বাইরে একটা ছোট্ট বিভাগ আছে, সেখানে তাকে বদলি করা হচ্ছে। কাজেই সবকিছু তিনি সহজভাবে নিতে পারবেন। এ কাজ চালাতে তার খুব কষ্ট হচ্ছে। তোমাকে আমরা মাস্টার মেকানিক করতে চাই।"

অল্প কিছু পরই মিঃ গীগন্ট হাতখানা বাড়িয়ে দিয়ে এগিয়ে এলেন, মুখে তাঁর মৃদু হাসি। তিনি বললেন, 'আগেই জানতাম, শুভ কামনা করছি।" এর হপ্তাদুই পর তিনি বদলি হলেন, আমি দুটো বিভাগের মাস্টার মেকানিক হলাম।

ভ্যান বাসকার্ক পরিষ্কার আমাদের কর্তব্য নির্দেশ করলেন। প্রথম শ্রেণীর রেলওয়েরূপে পরিগণিত না হওয়া পর্যন্ত কলোরাডো অ্যাণ্ড সাদার্নকে গড়ে তুলতে হবে। প্রথম শ্রেণীর রেলপথে টেশনের দেরীতে পৌঁছা বরদাস্ত করা যায় না, এই লাইনে চব্বিশ ঘটা ট্রেন চালাচল বরাবর। কিন্তু সময়মত ট্রেনের আসাযাওয়ার ব্যবস্থা করা আমাদের একটা সমস্যা ছিল। দায়িত্ব লোহার চেয়েও বেশি গুরুভার, এ অভিজ্ঞতা আমার হচ্ছিল। তখন হাজার হাজার লোক হয়ত আমাকে 'বুড়োলোকটি' বলে উল্লেখ করত। এদের মধ্যে কয়েকশ মাইল বিস্তৃত রেললাইনের ইঞ্জিন-চালানো, ফায়ারম্যান, কারম্যান ও ইঞ্জিন মেরামতী কারখানার লোকজন ছিল। কিন্তু আমার বয়স তখনো তিরিশ হয়নি। অবশ্য যুববয়সের জন্যই এসব মজার ব্যাপার ঘটেছিল। কিন্তু আর একটা ব্যাপারে আমি পুরস্কৃত হয়েছিলাম। আমার বেতন মাসে ১৪০ ডলার হলো। সেখানে আমি একজন বন্ধু পেয়েছিলাম, নাম কটার অর্থাৎ জর্জ কটার—বিরাট রেলকর্মী-পরিবারেরই অন্যতম। ত্রিনিদাদে যখন আমি জেনারেল ফোরম্যানের চাকরি পাই, ঠিক সেসময় তিনি ত্রিনিদাদে সুপারিনটেণ্ডেণ্টের পদে নিযুক্ত হন। তাঁর গুণের কথা ভাবতে ভাবতে

আমারও কলেজে শিক্ষাগ্রহণের তীব্র ইচ্ছা হতো। রেলকারখানার যন্ত্রবিদরূপে আমি ধরে নিয়েছিলাম যে রেলের পরিচালনার ব্যাপারে এত অল্প বয়সেই যাঁর একটা কর্তৃত্ব, তিনি নিশ্চয়ই কলেজী শিক্ষা পেয়েছেন। মনে হতো তাঁর সুচারু বাক-পটুতা আর স্থানকালপাত্র নির্বিশেষে স্বচ্ছন্দ ব্যবহারেই আমার এধারণা হয়েছিল। কাজেই ব্যক্তিগত অসুবিধা দূর করার জন্যে আমি ডাকযোগে দ্রুত শিক্ষা গ্রহণ করতে উঠে পড়ে লেগে গেলাম। কিন্তু বেশি দিন না যেতেই আমি জানতে পারলাম যে মাত্র চোদ্দ বছর বয়সে স্কুল কটার বিদ্যালয় ছেড়ে প্রথমে রেলে তারবার্তা বাহক ও পরে অপারেটর হন। এ অবস্থা থেকেই তার দাদার মতো তারও ক্রমিক পদোন্নতি ঘটতে থাকে। তিনি ট্রেন ডিসপাচার, চীফ ডিসপাচার, টেন মাস্টার ও বিভাগীয় সুপার পদে উন্নীত হন। আজ তার জীবনের পটভূমিকা পর্যালোচনা করে বুঝতে বাকি নেই, রেল কোম্পানী, আর রেলের কাজই তার পক্ষে কলেজী শিক্ষার সমতুল হয়েছে, কর্মের মাধ্যমেই তার আচরণ মার্জিত হয়েছে।

একবার তিনি আমার অফিসে এসে একটা জরুরী ব্যাপারে আলাপ করেন।

"ব্যাপার কী?"

"ক্ষার সমস্যা। পয়োনালী এলাকা ছাড়িয়ে যে কুয়ো রয়েছে, সেটার একটা ব্যবস্থা করতেই হবে। ঐ অগভীর কুয়োটা কার্যক্ষম রাখবার জন্যে 'রোড মাস্টারকে' প্রায় সময়ই মোতায়েন রাখতে হয়। কুয়োটার জলে খুবই ক্ষার রয়েছে, এতে ইঞ্জিনের যে কি ক্ষতি হচ্ছে। তোমার চেয়ে একথা আর কেই বা বেশি জানে।'

পশ্চিম অঞ্চলের অধিকাংশ রেলপথে ক্ষার একটা নিদারুণ সমস্যা। এলিসের রেল কারখানায় যখন ঝাড়ুদার ছিলাম, তখন আমার প্রথম কাজ ছিল কারখানা থেকে বয়লারের নলগুলোকে একটা চালাঘরে কষ্টেসৃষ্টে টেনে নিয়ে যাওয়া। ঐখানে নলে জমাট শক্ত ক্ষার খসে না পড়া পর্যন্ত আমরা ঠং ঠং

শব্দে অনবরত নাড়ানাড়ি করতাম। ভেবেছিলাম, এ সমস্যা বুঝি শুধু পশ্চিম কানসাসেরই, কিন্তু ত্রিনিদাদের কারখানাগুলোতে এটা যেন দুঃস্বপ্ন।

"ওয়াল্ট, পয়োনালী এলাকা ছাড়িয়ে পানীয় জলের উৎস রয়েছে। কিন্তু অতি গভীর প্রদেশে তার অবস্থান, সাধারণ পাম্পে তার নাগাল পাওয়া যাবে না। ভূনিম্নের বহু নিচু থেকে কী করে জল তোলা যাবে, আমাকে তার হদিশ দিতে পারো? এর সন্ধান মিললে আমারও সবচেয়ে বড় সমস্যা মিটবে, তোমারও মিটবে।"

"জর্জ, কখনও কি ফল্গুজলধারার কথা শুনেছ?"

"কী ধরণের জলস্তর?"

"ফল্গু।" বেশ জোর দিয়েই আমি শব্দটার পুনরাবৃত্তি করলাম, যেন প্রত্যেকেই ফল্গু জলধারার কথা জানে। কিন্তু আমি একটা প্রবন্ধে বছর কয়েক আগে প্রথমে এর কথা পড়ি। সুখের কথা, যখনই কোনরূপ যান্ত্রিক কলাকৌশলের সম্পর্কিত বিষয় পড়ি, তখন বেশ যত্ন করেই পড়ে থাকি,—যা পড়ি তার অর্থ বুঝবার চেষ্টা করি।

"ওয়াল্ট, এধরণের একটা কুয়া খুড়তে পারলে আর তা থেকে জল তোলা গেলে কী চমৎকারই না হতো, ভালো, এবিষয়ে আর যা জান, বল।"

এ খবর কোথায় পেলাম, তা তাকে বলিনি, কিন্তু খেতে বাসায় যাবার সময় তার কাছে এর কাযকৌশলের নীতি ব্যাখ্যা করলাম।

"সাধারণ পাম্পে আদৌ কাজ চলবে না, এ-পাম্প চালাতে 'এয়ার কম্প্রেসার' আর 'স্টীম বয়লার' লাগবে। বাচ্চা ছেলে যেমনি করে সোডার জলপূর্ণ গেলাসে একটা নল ডুবিয়ে দিয়ে তা ধরে থাকে, তেমনি একটা নল পাত্রে রাখ,—শুধু চুষবে না, কিন্তু ফুঁ দাও। সেই নিমজ্জিত নল দিয়ে বায়ু ঢুকতে থাকলে আধারে রক্ষিত জল ফুলে উঠবে। অবশ্য সবকিছুই খুব যত্ন করে করতে হবে, কিন্তু কুয়োর গভীরতা জানলে সেটাও তেমন কঠিন কিছু হবে না।"

খুশীতে উপচে উঠে কটার টেবিল চাপড়াতে লাগলেন। "ওরে বাব্বা! যদি কোনরকমে কাজটা হয়ে যায়,—বল, কোথায় এরকম জিনিষের কথা শুনেছো?"

"আঃ, এমন কত লাখ লাখ কথাই না আমি শুনি।"

"তবে আমার হয়ে একাজটা কর না?"

"নিশ্চয়!" জীবনে আমি এমনি কাজ কখনো দেখিনি।

প্রথমে 'কম্প্রেসার' বাবদ খরচের একটা হিসাব নিলাম, তারপর নলের দর ধরলাম। প্রথমাবধিই জানতাম, আমাদের বাঞ্ছিত জলধারা ভূস্তরের ৬ শত ফুট নিচে রয়েছে। হিসাব কষা শেষ হলে দেখা গেল যে একাজে সাড়ে ন'হাজার ডলার প্রয়োজন হবে। এ পরিমাণ যে সে নয়। তবে যেকরেই হোক, জর্জ এ ব্যয়বরাদ্দ অনুমোদন করিয়ে নিলেন আর আমাকে একাজের তদারকের ভার দেওয়া হলো।

মাটির নিচে ছ'শ' ফুট পর্যন্ত খুড়বার পর অবিরাম প্রবহমান জলস্তর পাওয়া গেল বলে মনে হল। ৭৫ ফুট দীর্ঘ একখানা নলের বহু জায়গায় তিন-চতুর্থাংশ ব্যাসযুক্ত ছিদ্র করা হল, এটা ভূপ্রোথিত নলের শেষ প্রান্তে আটকান থাকবে। আর এটার ভেতর দিয়ে ক্রমাগত বায়ুর চাপ জলস্তরের মধ্যে প্রবেশ করিয়ে দিতে হবে। তা হলেই কাজ একরকম সমাধা। শুধু কংক্রীটের একটা ভিত্তি তৈরী করে তাতে স্টীম বয়লার ও কম্প্রেসার স্থাপন করলেই হল।

ভূ-নিম্নের কূপটি সম্পূর্ণ হতে মাত্র এক সপ্তাহ বাকি; এমন সময় কটারের কাছ থেকে তার পেলাম; তিনি জানিয়েছেন কাজ শেষ না হওয়া পর্য্যন্ত তিনি আমার সঙ্গে থাকবার জন্যে আসছেন। সাগ্রহে তাঁর আগমন প্রতীক্ষা করে রইলাম; কারণ জর্জের সঙ্গে ভারী আমোদে সময় কাটে। কিন্তু তিনি আসার পর আমার বেশ অশ্বস্তি বোধ হতে লাগে। নিজের গাড়ীতে তিনি এসেছিলেন; তাঁর সঙ্গে ছিল একদল রোড মাস্টার, সেতু-নির্মাণ তদারকের সুপার এবং

বিভাগেব সকল শ্রেণীর অফিসাব। তখন পযন্ত আমি সামাজিক রীতিনীতিতে একদম আনাড়ী, ছোট সহরেব ক্ষুদে লোক। এতদিন আমি নিজের কাজে একেবারে ডুবে ছিলাম; কাজেই পাথিব ব্যাপারে অভিজ্ঞতা আমাব অল্পই হয়েছিল।

"ওযাল্ট, গাড়ীতেই আমাদেব লাঞ্চ হচ্ছে।"

"ধন্যবাদ, কিন্তু দেখ, আমিতো এক্ষুনি একাজ ছেড়ে চলে যেতে পারছি না—এদেব কাজকর্ম আমায দেখতে হবে—"

"আঃ চলে এসো না। তোমাকে কিছু না কিছু তো কোথাযও বসে খেয়ে নিতেই হবে।"

"আমি আমার লাঞ্চের কৌটা এনেছি। খানিক পবে তোমাব সঙ্গে দেখা হবে।"

সেদিন কটাব তিন তিনবাব আমাকে তাঁব নিজেব গাড়ীতে যেতে বললেন। কিন্তু নানা ছলছুতোয কোনবারই গেলাম না। ড্রিলিং করার যন্ত্র নিয়ে কাজ করায আমার চেহাবা নোংরা ও চটচটে হযে গিযেছিল, অথবা পোষাক বদলাতে আমি চাইনি, বা আমাব কিছুটা সময ঘুমান দবকার ছিল। কটাবেব গাড়ীতে না যাবাব অজুহাত একটা না একটা আমাকে দিতে হচ্ছিল। সত্য কথা বলতে কি, আমি ভয পেয়ে গিয়েছিলাম,—ভয হচ্ছিল গাড়ীতে ঢুকতে। ভেবেছিলাম, সামাজিক রীতি মেনে আমি চলতে পারব না। জীবনে কখনো যে প্রাইভেট কারে চড়িনি।

দ্বিতীয়দিন জর্জ আমাব কাছে দুপুবে এলেন, এসে আমার একটা হাত ধরলেন। তারপর অন্য একজন আমাব আর একটা হাত ধরলেন, এক বিশালকায় রোড-মাস্টার, জাতিতে তিনি আইরিশ।

"চলো, খেয়ে আসিগে।" মুখ খুলবার আগেই তাঁরা আমাকে চার ধাপ এগিয়ে নিয়ে গেলেন, খাবাবের ঝোলায যে আমার দুপুরের খাবার রযেছে, একথা বলার সুযোগ পর্য্যন্ত পেলাম না।

"এসো, এসো।" কটারের নীল চোখে গোপন হাসি খেলছিল; তার অর্থ,—'এবার আর বোকা বানাতে পারবে না।' কাজেই কিছুটা ভয়ে ও কিছুটা উত্তেজিত ভাবে আমাকেও তাদের সঙ্গ নিতে হলো।

"আরে, আমাকে পোশাক বদলে আসতে দাও।"

"আরে, থাক তোমার পোশাক। গাড়ীতে ওঠো।" ধরাধরি করে তাঁরা আমাকে গাড়ীতে তুলে দিলেন।

অল্প কিছুক্ষণের মধ্যেই আমি একটা টেবিলের সামনে গিয়ে বসলাম, একখানা ফর্সা ও নিখুঁত ঢাকনি ওর ওপর পাতা। কাজেই আমার কালিমাখা ও নোংরা পোশাকে একটু নড়ে চড়ে বসতে গেলেই টেবিল ক্লথখানা মলিন হয়ে যাবে বলে আমার আশংকা হতে লাগল। তা ছাড়া, কৃষ্ণাঙ্গ পরিচারকদের ঘূর্ণায়মান অক্ষিগোলক জীবনে এই প্রথম আমি দেখলাম, ওদের চোখের তারায় একটা অস্থিরতা। মনে হলো, আমার আচার ব্যবহারে মারাত্মক ভুল ধরবার জন্যেই তাদের এ কারসাজি। তারপর যা'হবার, তাই হলো।

পরিচারক আমার সামনে একটা থালা ধরল, ওতে প্রায় আমার আঙুলের সামনে এক জোড়া গরম বস্তু ছিল। ঐগুলো যবের তুষে মোড়া আর দু'প্রান্তে সুতো বাঁধা বলে মনে হলো। তৃণাঞ্চলের মুরগী যেমনধারা শিকারীর চোখের সমান আড়াল ছেড়ে শূন্যাকাশে উড়বার সময় বেছে নেয় আমিও তেমনি সতর্ক ছিলাম। আড়চোখে আর সকলের দিকে চেয়ে নিচ্ছিলাম, কিন্তু সব বৃথা। জর্জ সব সময় ছিমছাম থাকেন, ফোর্টওয়ার্থ সম্পর্কে কথা বলতে গিয়ে হাত নেড়ে নানা অঙ্গভঙ্গি করছিলেন। আইরিশ রোড মাস্টার এক চুমুক জল খেয়ে গোঁফ ঠিক করছিলেন। অন্য সব ভদ্রলোকও খাওয়া আরম্ভ করতে গড়িমসি করছিলেন। কিন্তু আমার তর সইছিল না। আমাকে যে কাজে ফিরে যেতে হবে। কাজেই ছুরিকাঁটা নিয়ে আমি আগের বস্তুটির একটা দিক ছাড়িয়ে নিলাম, আর তারপর খেতে চেষ্টা করলাম।

উপস্থিত বেশির ভাগ লোক আইরিশ, তাঁরা আব পারলেন না, হো হো করে হেসে উঠলেন। জজের গোলাপী গাল বেযে কৌতুকাশ্রু গড়িয়ে পড়ল। গরম গরম এই ভোজ্য (tamale) দিযেই তিনি আমার পেট ভরিয়ে দেবার মতলব করেছিলেন। লজ্জায় আমার মুখ লাল হযে উঠল। যবের ভূষি আর না খেয়েই আমি কোনরকমে থালা সাফ কবে ফেললাম। তখন আমার মনে শুধু স্থানত্যাগের চিন্তাই মুখ্য হযে উঠল। কিন্তু হাসিতে আমি ক্ষুব্ধ হইনি, এবিষয়ে জর্জ নিঃসন্দেহ না হওযা পয্যন্ত তাঁরা আমাকে যেতে দেন নি।

সেদিন বিকালে আমার সেই বেশেই আমার থালায় নানা বিচিত্র অজ্ঞাত বস্তু পরিবেষণ করা হব, আমি কিন্তু নিজেকে সেই অবস্থার সঙ্গে কিছুতেই খাপ খাওয়াতে পারিনি। নারী সমাজ যেসব বিষযকে বিশেষ গুরুত্বপূর্ণ বলে মনে করে থাকে, তার বহু বিষয়েই আমি অজ্ঞ, কাজেই জীবনযাত্রার কয়েকটি বিষয়ে আমার সহধর্মিণীব দৃষ্টিভঙ্গির মাহাত্ম্য যেন সেদিন নূতন করে আমি উপলব্ধি করলাম। সে একবাবও আমাকে উত্যক্ত কবেনি। তাব চবিত্রের এই বৈশিষ্ট্য আমি এলিসেই জানতাম, কাবণ এখানকাব সব মেয়েই মার্জিত বেশভূষা ও আচাবব্যবহারের পক্ষপাতী ছিল। কিন্তু তার বেলায একথাটা খাটত না। আমাকে যে খাদ্য পরিবেষণ করা হত, তার চেয়ে ভিন্নতর খাদ্য তিনি গ্রহণ করতেন। আর খাবার টেবিলের রীতিনীতি তো? দুপুরে কারখানার ভেঁপু বাজলে যন্ত্রবিদের যে নিদারুণ খিদে লাগে, তার প্রতীক্ষা এর সয় না। কাজেই আর একটা ভেঁপু বাজবার সঙ্গে সঙ্গে যে-মানুষকে কারখানায় ফিরে যেতে হয, সে খিদের সময় গোগ্রাসে যে অন্নই গ্রহণ করুক, তাই তার রীতি।

তবু প্রাইভেট কারে প্রথম অভিজ্ঞতা সঞ্চয়ের পর আমি উপলব্ধি করলাম যে, পৃথিবীতে যন্ত্র ও মানুষ ছাড়া আরও বহু বিষয় আছে। সেদিন রাতে আবার জর্জেব সঙ্গে নৈশভোজের জন্যে গেলাম। এভাবে সপ্তাহের অবশিষ্ট ক'দিনও আমরা একসঙ্গে আহার করলাম, ভূপ্রোথিত কূপ নির্মাণ শেষ হবার

দিন যে-অনুষ্ঠান হলো, সেদিনও বাদ পড়ল না। প্রথম দিন থেকেই কূপ থেকে চমৎকার জল উঠতে লাগল, কারণ জল উত্তোলনের হিসাবনিকাশে কোন ফাঁক ছিল না। এথেকে পানীয় জল পেতে গেলে একটা বিষয়ে লক্ষ্য রাখা প্রয়োজন : তা'হলো ছাকনি (ভালব) আবর্ত্তিত করা। প্রথমবার এটা করার সময় একটা বুদ্বুদময় জলধারা চল্লিশফুট বা ততোধিক ঊর্দ্ধাকাশে উৎক্ষিপ্ত হলো, তখন সদলে জজ উপস্থিত ছিলেন। জলে একদম ক্ষার নেই!

এ-ব্যাপারের পর জর্জ আরও দায়িত্বপূর্ণ কাজে নিযুক্ত হলেন; তাঁর কর্তৃত্ব ও অর্থাগমের পথ আরও প্রশস্ত হলো, তিনি ফোর্ট ওয়ার্থ অ্যাণ্ড ডেনভার সিটি কোং-এর জেনারেল সুপার নিযুক্ত হলেন। এই কোং-এর রেলপথ আমাদের লাইনের সঙ্গে টেক্সলাইনে (টেক্সাস) যুক্ত হয়ে ফোর্ট ওয়ার্থ অ্যাণ্ড ডালাস কোং-এর রেলপথ পর্যন্ত প্রসারিত হয়েছিল। নূতন কাজে যোগ দেবার আগে আমার সঙ্গে দেখা করতে এলেন।

"ওয়াল্ট, তুমিও আমার সঙ্গে চল না? তোমার মতো লোকের সঙ্গেই কাজ করে আরাম। টেক্সাসের কারখানাঘটিত একটা সমস্যা রয়েছে; তুমি এটার একটা বিহিত করতে পারবে।"

"জর্জ, তোমার নূতন জায়গা কেমন লাগে, আগে তাই দেখ তো।"

কটারের চলে যাবার তিন মাস পর ফোর্ট ওয়ার্থ থেকে তিনি তারযোগে টেক্সাসের চাইল্ড্রেসে আমাকে দেখা করতে অনুরোধ করলেন। এ স্থানটি ত্রিনিদাদ থেকে প্রায় তিনশত মাইল পূর্ববর্ত্তী একটি গ্রাম,—ওকলাহোমার নৈঋ'ত কোণের নিকটবর্ত্তী লোহিত নদীর দক্ষিণে অবস্থিত। সেখানে জর্জের সঙ্গে আমার দেখা।

"গত সপ্তাহে ক্লারেনডনে আমাদের কারখানাটি পুড়ে গিয়েছে। রেলরাস্তা তৈরীর সমসাময়িককালে ঐটে গড়ে উঠে; কিন্তু স্থান নির্বাচন ভাল হয়নি। তার চেয়ে চাইল্ড্রেসে ঢের বেশি গুরুত্বপূর্ণ। আমাদের এ বিভাগটা দীর্ঘতর হতে পারে, আর রেল-চলাচল ব্যবস্থাপনায় প্রচুর অর্থের সাশ্রয়ও হতে পারে।

দেখতেই তো পাচ্ছো ওয়াল্ট, এখানে এসে নিজ ইচ্ছামত কারখানা তৈরী করতে পারবে, আর চালাতেও পারবে। তুমিই হবে বিভাগীয় মাস্টার মেকানিক।”—জর্জ বললেন।

“আঃ, কারখানা গড়ে তোলার কাজ তো আমার কাছে সব চেয়ে বেশি পছন্দসই। এবিষয়ে আমার কিছুটা ধারনাও আছে, কিন্তু—”

“চলেই আস না, কি বলো ?”

“ডেলার কাছে বিষয়টা পেশ করতে হবে যে।”

“উত্তম। তাকে বলবে, মাসে আরও ২০ ডলার বেতন বাড়বে।

“জর্জ, আমি তো চলে আসতেই চাই। কিন্তু বর্ত্তমান অবস্থায় তোমাকেও স্বীকার করতে হবে যে—আচ্ছা, আমার প্যান্ট আর জুতোয় এসব গেরুয়া রং দেখ না, আর তোমার নিজের মুখখানা দেখলে বুঝতে পারবে।

আমরা দু’জনে ছোট্ট শহরটার চারদিক ঘুরে দেখলাম, তখনও এটা একটা গ্রাম বৈ কিছু নয়। এতে ভাড়া নেবার মতো মাত্র একটা বাড়ি খুঁজে পেলাম। এটা চার ঘরওয়ালা একটা খামার বাড়ী, যা একর জমির মধ্যভাগে অবস্থিত। সময়টা ছিল বছরের শেষাশেষি, কাজেই বাড়ীর মালিক কিষাণের সঙ্গে কথাবার্তা বলবার জন্যে জর্জ ও আমাকে ফসলভরা জমির জাঙ্গাল ঘুরে যেতে হয়েছিল। কোন নারীর পক্ষে জীবনযাত্রা সহজতর করবার মতো কিছুই ও বাড়ীতে ছিল না। এসত্বেও মাসে দশ ডলার করে ভাড়া দিতে রাজি থাকলে কৃষক তার পরিবারবর্গকে খামারের অন্য কোন ছোট বাড়ীতে স্থানান্তর করতে পারে বলে ভরসা দিলেন। বাড়ির কাছে একমাত্র একটা কুয়ো থেকে জল পাবার ব্যবস্থা ছিল। কিন্তু এ জলেও গন্ধকের স্বাদ। এটা একটা ভাবী উষ্ণ প্রস্রবন বলে মনে হল। এখানে থাকতে হলে অন্য স্থান থেকে পানীয় জল আনতে হবে।

ত্রিনিদাদে ফিরে গেলাম, কিন্তু চাইল্ড্রেসে নূতন কারখানা গড়ে তোলার সুযোগ নেবার জন্যে প্রাণ আকুলি বিকুলি করতে লাগল। অথচ শিশুসন্তান

নিয়ে এমন এক আশ্রয়ে যেতে আমার স্ত্রীকে কী করে বলব, ভেবে পেলাম না।

'ডেলা, একদম ছোট্ট বাড়ি, একটা শস্য ক্ষেতের ভেতর বললেই চলে। এখানে তোমার বন্ধুবান্ধব রয়েছে, আর বেশ আরামেও আমরা আছি। অবশ্য ত্রিনিদাদের চেয়ে আমাদের খরচ কমে যেতে পারে। তা' ছাড়া, মাইনে মাসে কুড়ি ডলার বেশি পাব। সব চেয়ে বড় কথা, এটা একটা মস্ত সুযোগ। পরে বলতে পারা যাবে, আমিই চাইল্ড্রেসের কারখানা তৈরী করেছিলাম। তোমাকে কি জলে গন্ধকের স্বাদের কথা বলিনি? বাচ্চাকে এর এক ফোঁটা জল খাওয়াতেও সাহস করবে না। আর বাড়ীটা যে একেবারে শস্যক্ষেতের ভেতর—"

"ত্যুৎ, আমাদের যাবার প্রয়োজন বোধ করলে আমার জন্যে ভেবো না। জীবনে উন্নতি করতে যেখানে যাবে সেখানেই আমি সুখী হবো।" আমার স্ত্রী তার নিজের সুবিধার জন্যে কখনো আমাকে এক জায়গায় লেগে থাকতে বলেননি। আমার এমন সব বন্ধু আছে, যাদের স্ত্রীদের নাকি কান্না, চিরন্তন অনুযোগ ও বদমেজাজে তাদের জীবন ব্যর্থ হয়ে গিয়েছে। আমার স্ত্রী যদি বলতো, "এমন বিপদের জায়গায় বাচ্চাকে নিয়ে যাবো না। আমাকে বিবরে ঢুকাবার চেষ্টা করছ, এমন আহাম্মক আর স্বার্থপর তুমি।" তা'হলেই তো আমি ত্রিনিদাদ, অথবা সল্ট লেক সিটি বা ওলিয়েস থেকে যেতাম। হয়ত এখনও এর যে কোন এক জায়গায় আমি থাকতাম, কিন্তু আমার দুরাকাঙ্ক্ষা থেকেই যেতো। পারিবারিক জীবনের আরম্ভ থেকেই আমার স্ত্রী আমার ওপর যেরূপ আস্থা স্থাপন করে আসছে, তার চেয়ে বেশি গর্ব ও আনন্দ বোধ করার হেতু আমার জীবনে ঘটে নি। এভাবেই টেক্সাসের চাইল্ড্রেসে আমাদের পরিবার স্থানান্তর করা হলো।

সময়ানুপাতিক মূল্য শোধের সর্তে যেসব আসবাবপত্র কেনা হয়েছিল, প্রত্যেকবার স্থানবদলের সঙ্গে তার চেহারাও ময়লা হয়ে যাচ্ছিল। চাইল্ড্রেসের

বাসায় উঠে আমরা কম্বলটাকে উলটো ক'রে পেতে নিয়েছিলাম, তাই ছেঁড়া ও ময়লা অংশটা বিছানার তলায় ঢাকা পড়েছিল। সল্ট লেক সিটিতে ১৭০ ডলার বিনিময়ে যখন কিনেছিলাম, তখনই ঐগুলোকে ভাল বলা চলত না। কিন্তু মালগাড়ীতে দীর্ঘ ভ্রমণের পর এদের দশা বেশ শোচনীয় হয়ে পড়ছিল; অবশ্য স্বাভাবিক ক্ষয় ক্ষতিও যে না হয়েছিল এমন নয়। এসত্বেও আমার স্ত্রীকে কখনো বলতে শুনিনি, "এলিসে যে ধরণের আসবাব আমাদের ছিল, এগুলো তেমন নয়।"

শীতারম্ভ ও শীতের আধাআধি নতুন কারখানা নির্মাণ ও যন্ত্রপাতি স্থাপনের ব্যাপারে আমার চরম খাটুনি হয়। এ পর্যায় শেষ হবার পর এক নির্মল দিনে আইওয়ার ওয়েলউইন (Oelwein) থেকে জন ই চিজহোমের এক তার পেলাম। শিকাগো গ্রেট ওয়েস্টার্ণ রেলওয়ের মাস্টার মেকানিকের পদ গ্রহণের জন্যে তিনি এতে আমাকে অনুরোধ করেন। তিনি এখানকার মাস্টার মেকানিক; জেনারেল মাস্টার মেকানিকের পদে উন্নীত হয়েছেন বলে তিনি আমার কাছে এ প্রস্তাব করেছেন। এচাকুরীতে মাসিক বেতন দু'শ ডলার, বর্তমান চাকরিতে যা পেতাম, তার চেয়ে ৭০ ডলার বেশি। কিন্তু আরও কতকগুলো বিষয় বিবেচ্য ছিল। পশ্চিম অঞ্চলে চিজহোম আর আমার মধ্যে বন্ধুত্ব হয়। তখন তিনি ওয়েলউইন কারখানার আশ্চর্য ধরণের যন্ত্রপাতি সম্পর্কে আমার কাছে গর্ব প্রকাশ করেছিলেন। ঐ কারখানায় খেলনার মতো যন্ত্রপাতি স্থানান্তরের, আর কর্মীদের জন্যে কলঘরও স্থাপনের ব্যবস্থার কথা তিনি আমাকে বলেছিলেন। আমরা তখনও চাইল্‌ড্রেসে একটা সাধারণের ব্যবহার্য জলপাত্র হতে পানীয় জল নিচ্ছিলাম; তা ছাড়া, এলিসে যে ধরণের জলাধার ব্যবহার করা হতো এখানকার রেল কোম্পানী মাত্র তখন আমাদের হাতমুখ ধোবার সে জাতীয় বন্দোবস্ত করেছিল।

ফোর্ট ওয়ার্থে জর্জ কটারকে তার করে জানালাম যে, চমৎকার একটা চাকরি জুটেছে; কাল বিলম্ব না করে, হয় গ্রহণ, নয় বর্জন করতে হবে।

জর্জের সঙ্গে আলোচনার জন্যে আমি স্থানত্যাগ করতে পারছিলাম না। জর্জ জেনারেল সুপারিণ্টেণ্ডেণ্ট, কিন্তু সে আমার সুহৃদও। আমার তারে তাঁকে রাতের ট্রেণে এখানে এসে সমস্ত বিষয় বেশ ভালভাবে আলোচনা করতে অনুরোধ জানালাম। তিনি এলেন, তাঁর মেজাজ খাসা।

"জর্জ, কী করে এ প্রস্তাব অগ্রাহ্য করি? তবে তোমাকে ছেড়ে যাবার ইচ্ছে আমার আদৌ নেই, কিন্তু—"

"ওয়াল্ট, এ-প্রস্তাবে আমাকে সায় দিতে হবেই। এটা উত্তম সুযোগ। তোমাকে মাসে দু'শ ডলার দেয়া যায়, কিন্তু এই শেষ। আর ওয়েলউইনে তোমার দু'শ ডলার বেতনে চাকরি আরম্ভ। ওখানকার কারখানাগুলোও উঁচু দরের হবার কথা, তা' ছাড়া, ফিটফাট ও জনবহুল সহরে ভেলার মানসিক অবস্থাও ভাল থাকবে। কিন্তু তোমার স্থলবর্তী হবে কে?"

"সে লোক আছে, কারখানার জেনারেল ফোরম্যান তিনি। আমাকে যেমন জা'না, তেমনটি জর্জ লিটলকে তুমি জানো না, কিন্তু আমি তাঁকে চিনি। ত্রিনিদাদে তাকে আমিই ইঞ্জিন মেরামতী কারখানার ফোরম্যান পদে বহাল করি। একটার পর আর একটা চাকরীতে তিনি আমার স্থলবর্তী হচ্ছেন।"

আলোচনার পর আমি ও : অফিসে গিয়ে চিজহোমের কাছে চাকরি স্বীকার করে তার করলাম। তাকে জানালাম যে, হপ্তাখানেকের মধ্যে তিনি আমাকে আশা করতে পারেন।

টেলিগ্রাম অপারেটর যখন আমার তার পাঠাচ্ছিলেন, তখন মুখ্য তারবার্তা-প্রেরক আমার তারের মর্ম শুনছিলেন।

"ওয়াল্টার, তুমি সত্যিই চলে যাচ্ছো? তবে তোমার বাসাটা আমি ভাড়া নিতে পারি? তিন মাস হলো, আমার স্ত্রী এখানে এসেছে; আমরা একটা ভয়ানক জায়গায় বাস করছি। তোমার সর্ত কি?

"আমার আসবাবপত্র কিনে নিলে আমার বাসা ভাড়া পেতে পারো।"

"চলো না গিয়ে দেখি।"

আমরা একটা বগিগাড়ীতে রেল লাইন পেরিয়ে গেলাম, তারপর লালচে ধুলোর পুরু আস্তরণ ভেদ করে, শস্যক্ষেত অতিক্রম করে সেই নির্জন ও নিরানন্দ গৃহে পৌঁছলাম। আসবাব দেখাবার জন্যে আস্তে আস্তে যখন শোবার ঘরে ঢুকলাম তখন আমাদের শিশুসন্তান ঘুমিয়ে ছিল। আমরা দরদস্তুর ঠিক করলাম। ফুলদানি, টেবিলঢাকনি ও কয়েক প্রকার ব্যক্তিগত জিনিস বাদে একশ' ডলারে আমি সব বেচে দিলাম। আসবাব ও রান্না ঘরে ব্যবহারের উপযোগী লোহার জিনিসপত্র তিনি পেলেন। এর পাঁচ দিন পর তিনি আমার বাসাবাড়ীতে চলে এলেন, তখন ডেলা আর শিশুসন্তানকে নিয়ে আমি ট্রেনে উত্তর দিকে রওনা দিয়েছি। শিশুর গাড়ী ও ছোট একটা স্যুটকেশ ছাড়া আমাদের সব জিনিসপত্র একটা বড় বাক্সে গাদা করা হয়েছিল। চাইলড্রেসে বাস করার সময় পাঁচ শ' ডলার জমিয়েছিলাম, তা' ছাড়া এই ছিল আমাদের যাবতীয় সম্পত্তি।

ফেব্রুয়ারীর এক স্বর্ণোজ্জ্বল দিনে আমরা টেক্সাস ছেড়ে চলে যাবার সময় আমার স্ত্রীকে বলছিলাম, "এটা তোমার বাসের পক্ষে বেশ ভাল জায়গা হবে। ওয়েলউইন সহরে প্রায় ছ' হাজার লোকের বসতি, এ একটা উত্তম রেল-সহর। সব কিছু বিবেচনা করে ডাকামাত্র ডাক্তার পাওয়া যায় এমন জায়গায় তোমায় রাখার সময় উপস্থিত হয়েছে।"

আমরা সকালবেলা ট্রেন থেকে ওয়েলউইনে নামলাম। স্থানটা সুমেরু অঞ্চলে অবস্থিত, ১৮ ফুট গভীর পুরু তুষার ও বরফের আস্তরণ। টেক্সাসে থেকেই আমরা বেশ গরম বস্ত্রে আচ্ছাদিত ছিলাম, কিন্তু এ সত্ত্বেও আমাদের হাড়ে কাঁপুনি লাগছিল। মালবাহীর কাছ থেকে শিশুর গাড়ীটি আমি নিলাম, তারপর কম্বল জড়িয়ে শিশুকে ওর মধ্যে শুইয়ে দেবার পর আমরা হোটেলের দিকে রওনা হলাম। শিশুর গাড়ীটি আমি নিজে ঠেলে নিয়ে যাবার সময় একবার পা ফসকে পড়েও গেলাম।

প্রাতবাশ ও হোটেলে বাসের ব্যবস্থা করেই আমি বেরিয়ে গেলাম। রাস্তায় যেতে যেতে যেসব বিষয় আমার নয়া দায়িত্বের অন্তর্ভুক্ত হতে পারে, তা' দেখে নিচ্ছিলাম। দেখলাম, বিরাটকায় তুষারছেদী লাঙ্গল সাদা বরফের স্তূপের মধ্য দিয়ে তুষারকণা পিষে ও ছড়িয়ে এগিয়ে চলেছে। এইসব তুষারস্তূপই বিলম্বে ট্রেন আসবার জন্য দায়ী। কিন্তু এ সত্ত্বেও ট্রেন চলাচলের বিরাম ছিল না।

চিজহোম আমাকে সোজা কারখানায় নিয়ে গেলেন, এর বিরাটত্বে আমার মনে আনন্দের শিহরণ জাগল। হাড়কাঁপান শীতের কথা আমার মনেই রইল না। যত সব কারখানা আমি দেখেছি, তার মধ্যে এইটেই বৃহত্তম। কারখানার ভেতরে ১৭।১৮টা ইঞ্জিনের মেরামত এক সঙ্গে চলে। শীতের অন্ধকারে উজ্জ্বল নীলাভ আলোকচ্ছটায় চারদিক উদ্ভাসিত। উপরে দোদুল্যমান ক্রেনগুলো শিকল দিয়ে ইঞ্জিন টেনে তুলতে সক্ষম। প্রত্যেকটা জিনিস অদ্ভুত, 'ট্রান্সফার টেবিল' দেখে তো আমার হাততালি দিতে ইচ্ছে করছিল। আর সবচেয়ে ভাল ব্যবস্থা হলো, এইসব কারখানার দায়িত্বভার আমারই উপর ন্যস্ত হবে। মুহূর্তের জন্যেও আমার দুশ্চিন্তা হয়নি। অবশ্য একাজটা বেশ দায়িত্বপূর্ণ, কিন্তু আমার আত্মবিশ্বাস অগাধ; কাজ চালাবার বিদ্যা আমার বেশ ভালভাবেই অধিগত হ'য়ে গিয়েছে।

ওয়েলউইনে একটা দেড়তলা বাড়ী ভাড়া নিলাম। বাড়ীটার সম্মুখ-প্রসারিত চমৎকার ঢাকা বারান্ডা, গ্রীষ্মে দ্রাক্ষাকুঞ্জে ছায়া সুশীতল। প্রায় আধ একর বিস্তৃত ভূমিখণ্ডে এর অবস্থিতি। কাজেই পেছন দিকে অবিলম্বে উদ্যান রচনা, প্রায় ছোটখাট একটা খামার গড়ে তোলার পরিকল্পনায় মনোনিবেশ করলাম। একটা খালি গোলাঘর ছিল। অবশ্য নূতন আসবাব-পত্র সময়মত কিনে ফেলা হল। আর আমাদের জমান পাঁচ শ' ডলার সেভিংস ব্যাঙ্কে রাখতেই আমরা চাইলাম। ওয়েলউইনে পৌঁছানর অল্প কিছু কাল পর আমাদের দ্বিতীয় মেয়ে বার্ণিসের জন্ম হল; সুতরাং এখন থেকে

থেলমা আর আমাদের "খুকু" রইল না। "খুকু" হল এই নূতন বাচ্চাটি বড হয়ে এডগার উইলিয়াম গারবিশেব সঙ্গে তার বিয়ে হয়।

লোকের সঙ্গে আচরণের কৌশল আমি জানতাম। দৃঢতা আমার ছিল, কিন্তু স্যায়পরায়ণতাও ছিল আমার ধাতস্থ। সর্বোপরি আমি যন্ত্রবিদ, এ বিষযে সকলে নিঃসন্দেহ। 'রেঞ্জের' ওপর সঠিকভাবে আমি 'সেটার ভালব' বসাতে পারতাম, প্রায় কোন মেকানিকই এজাতীয় কাজ করার সময় আমার সাহায্য-প্রার্থী না হয়ে পারত না। এ, বি, স্টিকনি (A. B. Stickney) একাধারে আইনজীবী ও কনষ্ট্রাকশন ইঞ্জিনিয়ার। তিনি ছিলেন শিকাগো গ্রেট ওয়েস্ট র্ণ কোং-এর সভাপতি. তিনি বেলবাস্তা তৈবী করেন। তাব ছেলে স্যামুযেল ক্রশবি স্টিকনি কোম্পানীব উপসভাপতি ও জেনারেল ম্যানেজাব। তিনি একজন সেরা পূর্তবিদ, ম্যাসাচুসেটস যন্ত্রবিভা মন্দিরেব (ম্যাসাচুসেটস ইনস্টিটুট অয টেকনোলজী) স্নাতক। সেই বেলপথ বরাবর সব স্থানেই আমার বন্ধু ছিল। ওযেলউইনে চাকরি ছাড়ার বহু বছর পর ১৯৩৬ সালে আমার পূবপবিচিত জনৈক ইঞ্জিনিয়াব ক্রাইসলার বিল্ডিং-এ আমাব অফিসে আসেন। সেদিন তিনি আমাকে নিচেব রাস্তায় দৃষ্টিক্ষেপ করতে বলেছিলেন, আমি দেখতে পেলাম, তিনি প্লিমাথ গাডীতে করে যাচ্ছেন।

আইওযায় আসার এক বছর তিন মাসেব মধ্যে জন চিজহোম বেলকোম্পানীর চাকরি ছেড়ে দেন এবং তার জাযগায আমি মাস্টার মেকানিক নিযুক্ত হই। তিন মাস পর আমার পদবীর পুনরায পরিবর্ত্তন ঘটে, আমি ইঞ্জিন পরিচালন ব্যবস্থার সুপারিনটেণ্ডেণ্ট পদ লাভ করি। শিকাগো থেকে ওযেলউইন আর ওয়েলউইন থেকে মিনিয়াপোলিস পর্যন্ত বিস্তৃত সমগ্র রেল পথের ইঞ্জিনচালক, ফায়ারম্যান, কারম্যান, শপম্যান, মেরামতী কারখানার লোকজন ও অন্যান্যের ব্যবস্থাপনার ভার আমার উপর অর্পিত হয। রেলেব চাকরিতে যন্ত্রবিদরূপে যতটা উচ্চপদ লাভ করা সম্ভব, আমি তার চরম শিখরে পৌছুলাম। অবশ্য এটার চেয়েও বড রেল কোম্পানী ছিল। আমি ইত্যবসরে প্রচুর শিখেছিলাম

আর মনে উচ্চাকাঙ্ক্ষারও আমার বিরাম ছিল না। ঐ সময় আমার মাসিক বেতন হলো ৩৫০ ডলার।

আমাকে প্রায়ই নানাকাজে শিকাগো যেতে হতো, কিন্তু ১৯০৮ সালে মোটর গাড়ী প্রদর্শনী দেখতে আমি শিকাগো যাই। এখানেই আমি বেড়াবার মোটর গাড়ী দেখি, গাড়ীটার রং সাদা ধবধবে এবং গদী লাল। গাড়ীর ওপরটা খাকি কাপড়ে ঘেরা, কাঠের কাঠামোর ওপর বসান। হুডের দু' দিকে প্রলম্বিত ফিতে, রানিং বোর্ডে বেশ বড়সড় একখানা যন্ত্রের বাক্স। ঐটা খুলবার জন্যে আমার হাত নিশপিশ করতে লাগল। তা'ছাড়া সামনের আলো জ্বালাবার জন্যে একটা গ্যাসাধার, হুডের ঠিক পিছনদিকে, 'কাউলিং'-এর উভয় দিকে একটা করে তেলের দীপ, দেখতে ঠিক যেন ঘোড়ার গাড়ীর আলোর মতো। মন্ত্রমুগ্ধের মতো চারদিন ঘুরে ঘুরে প্রদর্শনী দেখলাম। বারবার গাড়ীর দাম শুধালাম কিন্তু সেই একই নগদ পাঁচ হাজার ডলার। ঐ দামই গাড়ীর সঙ্গে আঁটা লেবেলে লেখা ছিল। আমার কাছে সাকল্যে সাত শ' ডলার ছিল। স্বীকার করতে কুণ্ঠা নেই, এত টাকা যোগাড় করা গেলেও ঐ গাড়ী কেনা আমার পক্ষে উচিত হবে কিনা এ চিন্তা আমি মোটেই করিনি, তখন আমি শুধু এই চিন্তাই করছিলাম: "কোথা থেকে টাকা যোগাড় করব?"

(৫)

পরীক্ষা-নিরীক্ষা

আমার জনৈক পরিচিত ব্যক্তি প্রচুর ধনসম্পত্তি লেনদেনের অধিকারী ছিলেন। নাম তার রালফ ভ্যান ভেকটেন। বিশাল দেহ; লেখক কার্ল ভ্যান ভেকটেনের তিনি ভাই। ভদ্রলোক ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ী, কন্টিনেণ্টাল ন্যাশনাল ব্যাঙ্কের দ্বিতীয় উপ-সভাপতি। দৈর্ঘ্যে তিনি ছয় ফুট কয়েক ইঞ্চি, আর ওজনে দু'শ পাউণ্ডের চেয়ে বেশি। সহচররূপে চমৎকার তিনি। সাধারণত রেল কর্মচারীদের একটা প্রিয় মিলনস্থানে আমাদের দেখা হতো, এটা হোটেল ব্রীভুর্টের নীচতলাকার একটা অপরিসর রেস্তোঁরা। ম্যাডিসন স্ট্রীট থেকে মার্বেল পাথরের সিঁড়ি বেয়ে যেতে হয়। সেখানে পৌঁছে আমি ভ্যান ভেকটেনের জন্যে ওৎ পেতে বসে থাকতাম, অবশ্যই তিনি আসতেন।

"ভ্যান, এই গাড়ীর মডেলটি আমাকে সম্মোহিত করেছে, এটাই প্রথম চার দরজাওয়ালা বেড়াবার গাড়ী। এ মোটর প্রদর্শনীতে তুমি নিশ্চয়ই দেখে থাকবে। গাড়ীটার রং ঘিয়ে, গদীর রং লাল, আর উপরটা খাকী কাপড়ে তৈরী।"

"ওয়াল্ট, আজ সকালে, আর কাল বিকেলে তুমি এটার কথাই বলেছিলে বটে।"

কথাটা মিছে নয়। গত ক'দিন ধরেই আমি তার জীবন দুর্বহ করে তুলেছি, আমার হ্যাণ্ডনোটে তাকে দিয়ে চার হাজার তিনশ' ডলার ধার নেবার চেষ্টা করছি। যতবার যুক্তি দিয়ে বুঝাতে চেয়েছি, ততবার আমাকে এই বলে থামিয়ে দিয়েছে, "তোমার সমমূল্যের কোন জামিন আছে?"

যে পরিমাণ টাকা ধার নেওয়ার কথা, তার সমমূল্যের কোন জামিন রাখার মতো আমার কিছু ছিল না। আমার জমান মাত্র সাতশ' ডলার ছিল; ভ্যান

আর চার হাজার তিনশ' ডলার ধার দিলে মোট পাঁচ হাজার ডলার হয়। তা' দিয়ে গাড়ী কেনা যায়। গাড়ী আমার চাই-ই চাই। কাজেই আমি আমার সুবিধামত যুক্তিতর্কের জাল বুনে বক্তব্য জোরাল করবার জন্য নেহাৎ ত্রুটিযুক্ত তথ্যের সমাবেশ করলাম :

"ভ্যান, যানবাহনের ব্যবসায় সম্পর্কে তো যথেষ্ট ওয়াকেফহাল আছো। দৈনিক শিকাগোয় এখানকার রেল কোম্পানীর সঙ্গেও লেনদেন হয়ে থাকে। অবশ্য মোটর গাড়ীকেও যানবাহন ব্যবসাভুক্ত করা চলে। রেল কোম্পানী এ-অঞ্চলকে সমৃদ্ধতর করেছে, এটা কি সত্যি নয়?"

"নিশ্চয়।"

"কাজেই বুঝে দেখ, যখন প্রত্যেকের একখানা করে নিজস্ব গাড়ী থাকবে, আর যে কোন জায়গায় বেড়াতে যেতে পারবে, তখন এদেশের অবস্থা কী হবে? কোন দিন হয়ত —"

"বেশ বলে যাও, ওয়াল্ট, তবে একটু বুঝেসুঝে কথা বলবে। তুমি তো মাসে সাড়ে তিন শ' ডলার রোজগার করো, অথচ একটা গাড়ীর জন্যে পাঁচটি হাজার ডলার খরচেও পেছুপা নও।" সে এমন জোর দিয়ে কথাগুলো বললো যে আমার আসল বক্তব্যই মাটি হয়ে গেল।

"তবে এও বলছি ভ্যান শীগ্‌গীরই আমি আরও বেশী টাকা রোজগার করব। ঐ গাড়ীটাই আমি বন্ধক রাখব, অবশ্য বন্ধক যদি চাও।"

"ওয়াল্ট, তোমার কোন জামীনদারকে দিয়ে জামানত নামায় সই করাবার ব্যবস্থা কর, তা' হলেই লেনদেন করা যাবে। অর্থাৎ তোমার সহ-স্বাক্ষরকারীর কালিকলমের অতিরিক্ত আরও অন্য কিছু থাকতে হবে।

"ভ্যান, তুমি কি সত্যিসত্যিই আশ্বাস দিচ্ছ? আমি যদি কোন জামীনদার খাড়া করি—"

"ওয়াল্ট, সেই জামীনদারকে বেশ শাঁসাল গোছের লোক হতে হবে। তোমাকে আমার ভাল লাগে, টাকাটা যদি আমার নিজের হতো আর যদি

গাড়ী কেনার মতো আহাম্মুকি কাজ না করতে চাইতে তা হলে তোমাকে সাহায্য করা যেতো। কিন্তু জান তো, এটা ব্যাঙ্কের টাকা ধার চাইছ। এটা হলো—"

"আচ্ছা বিল কজি (Bill Causey) সম্পর্কে তোমার মত কি?" উইলিয়াম বোডইন কজি (William Bowdoin Causey) ভার্জিনিয়াবাসী সিভিল ইঞ্জিনিয়ার, তিনি সে সময় শিকাগো গ্রেট ওয়েস্টার্ণ রেলওয়ের ওয়েলউইন-শিকাগো বিভাগেব সুপারিনটেণ্ডেণ্ট। শিকাগোয তিনি বাস করতেন; ভ্যান ভেকটেনের ঘনিষ্ঠ বন্ধু। অবশ্য আমারও বন্ধু তিনি। মহাযুদ্ধ ও পরবর্ত্তীকালে তিনি গৌরবভূষিত হন, চার বছর তিনি অষ্ট্রিয়া সরকারের কারিগরী ব্যাপারে উপদেষ্টা ছিলেন।

"ওয়াল্ট, যদি বিল কজিকে দিয়ে জামিন নামায় সই করাতে পার, তা হলে টাকার একটা সুরাহা হতে পারে। বিলেব কিছুটা বিত্ত আছে।"

"বেশ, সকালেই আমি বিলকে নিযে ব্যাঙ্কে যাবো। তিনি আমার হয়ে জামীন দাঁড়াতে রাজি।"

এ ভাবেই আমি আমাব প্রথম মোটরগাড়ী বেনার টাকা যোগাড করলাম। এর আগে সল্ট লেক সিটি ও ওয়েলউইনে কিছু আসবাব কেনার জন্যে টাকা ধাব করেছিলাম। স্পষ্টই সেই গাড়ীটার প্রতি আমার একটা অসাধারণ মোহ জন্মে গিয়েছিল; এটা অন্যের কাছে ছেলেমি বলে মনে হবেই। কিন্তু আমি যখন কজি ও ভ্যান ভেকটেনের সঙ্গে আমার বক্তব্যের ন্যায্যতা প্রতিপন্ন করতে যুক্তিজাল বিস্তার করেছি, তখন সত্যিই গাড়ী কেনার অদম্য ইচ্ছা আমার হয়েছিল। গাড়ীচড়ার সখই আমার শুধু হয়নি; গাড়ীর যন্ত্রপাতির খুঁটিনাটি শিখবার আগ্রহও আমার হয়েছিল। আর কেনই বা নয়? আমি তো আসলে যন্ত্রবিদ; স্বয়ং-চালিত এই গাড়ীগুলোর মতো এহেন [illegible]র্য যন্ত্র আর পূর্ব্বে তৈরী হয়নি।

বহু বছর পর ভ্যান ভেকটেন এক ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ী সিণ্ডিকেটের অন্যতম

প্রধান কর্তাব্যক্তি হন, সিণ্ডিকেটের উইলিস ওভারল্যাণ্ড কোম্পানীতে ৫ কোটি ডলার ক্ষতিগ্রস্ত হবার উপক্রম হয়েছিল। কিন্তু সেদিন ভ্যান ভেকটেন এই ভেবে সন্তোষ লাভ করেন যে, ঋণটা আমাকে দেয়া হয়েছিল। সিণ্ডিকেট যখন তাদের অর্থের অপচয় নিবারণের জন্যে আমাকে নিয়োগ করতে চায়, তখন ঐ মর্মের কথাই অবশ্য ভেকটেন আমাকে বলেন। আমাকে কাজে প্রবৃত্ত করাবার উদ্দেশ্যে সিণ্ডিকেট বছরে ১০ লক্ষ ডলার করে পারিশ্রমিক দেবার কড়ারে দু' বছর মেয়াদী এক চুক্তি করে। ভ্যানের কিন্তু খেলোয়াড়-সুলভ মনোভাব। এ ঘটনার পর তিনি আমার পাঁজরের হাড়ে গুঁতো দিয়ে বারবার বলতেন : কেমন, জামিন দিয়েই তো আমার ব্যাঙ্ক থেকে টাকা ধার করে মোটর গাড়ীর কলকব্জার গড়ন শেখা হয়েছিল।

ওয়েলউইনে আমাদের বাসাবাড়ীর পেছনদিককার প্রাঙ্গনে গোলা ছিল; সেখানে আমাদের বাগান করার যন্ত্রপাতি মজুত করা হয়। কিন্তু এর অর্দ্ধেকের বেশি জায়গা জুড়ে প্রচুর ব্যবহারের অনুপযোগী ট্রাক জড়ো করা ছিল। আমাদের বাড়ীর আগের ভাড়াটে ঐগুলো রেখে গিয়েছিল। আমি এই জঞ্জাল সাফ করতে শুরু করলাম। একটা পুরান বগী হুইল, ঘোড়া জুতবার কিছুটা ভাঙ্গা সরঞ্জাম ও তরল মোম দিয়ে বহ্ন্যুৎসব করলাম।

তারপর গোলা একেবারে সাফ না হওয়া পর্যন্ত সেই আগুনে রাশিকৃত ময়লা, খড় ও অন্যান্য আবর্জনা আহুতি দিতে লাগলাম। আমার স্ত্রী আমার কাণ্ড-কারখানা দেখে তো বিশেষ কৌতূহলী হয়েই উঠলো।

"এটাকে কারখানা বানান হবে।"

"কী তৈরী করতে চাইছো তুমি?"

"ডেলা, আমি যে একটা মোটরগাড়ী কিনেছি।"

তা'কে এবিষয়ে সবই বলেছিলাম—বলেছিলাম যে আমাদের জমান সব টাকাই খরচ করেছি, আর এক বছরে যত টাকা [illegible], তার চেয়েও বেশী টাকার দায় স্বীকার করে নিয়েছি। 'তিরস্কার সে আমাকে করেনি;

কিন্তু মনে হলো, রান্নাঘরের দোর বন্ধ করার সময় একটু যেন বেশি আওয়াজ হলো; হয়তো সে দোরটা সজোরেই ঠেলে দিয়েছিল।

মালগাড়ীতে আমার মোটরটা এসে পৌছুল। গাড়ী চালান আমি জানতাম না, কিন্তু অন্য কেউ এর হুইলের পেছনে প্রথম বসুক, তাও আমার নিতান্তই অনিচ্ছা। কাজেই এটাকে বাড়ী আনিয়ে গোলাঘরে রেখে দিলাম। বার্ণিসকে বুকে জড়িয়ে ধরে ডেলা এবং উত্তেজনায় অধীর থেলমা আমাকে সেই অশ্বশক্তি তাড়িত মোটর গাড়ীখানাকে খুব সতর্কভাবে প্রাঙ্গনে চালিয়ে আনতে যখন দেখছিল, তখন আমার যে উল্লাস হয়েছিল, জীবনে আর সেরকম হয়েছে কিনা স্মরণ নেই।

ডেলার আনন্দ আর ধরে না, তখখুনি সে গাড়ী চড়তে চাইলো। কিন্তু গাড়ীটাকে আমি গোলাঘরে রেখে দিলাম, আর ঐটে এত দীর্ঘকাল ঐখানেই পড়ে রইলো যে সে গাড়ী চড়া সম্পর্কে একেবারে হতাশ হয়ে পড়ল। যখন আমি গাড়ীতে দম দিয়ে ইঞ্জিন চালাতাম, তখন কালেভদ্রে সে গাড়ীটায় বসত।

রাতের পর রাত শোবার পূর্বমুহূর্ত্ত পর্যন্ত আমি গোলাঘরে কাজ করতাম; কোন কোন রাতে শোবার সময় অতিক্রান্ত হবার বহু পরও আমি গাড়ীটার খুঁটিনাটি দেখতাম। শনিবার বিকাল ও সারা রবিবারই আমার সময় গাড়ী নিয়ে কেটে যেতো। মোটর গাড়ীর মূল্য-তালিকা আমি পড়তাম, নক্সাগুলোর ভালমন্দ বিচার করতাম, আর নিজেও নক্সা আঁকতাম। অধিকাংশ সময় গোলাঘরের মেঝেয় খবরের কাগজের ওপর নক্সা আঁকা হতো। এমন কোন বিষয় নেই, যা আমি বারবার না বিচার করতাম। শেষে আমি নিজে বুঝলাম যে 'অটোমোবিল ইঞ্জিনের' খুঁটিনাটি আমার অধিগত হয়েছে। কারণ কলকব্জা নেড়েচেড়ে যথাস্থানে বসাবার পরও ঠিক ঘড়ির কাঁটার মতো ইঞ্জিন চলতে থাকে।

"হ্যাগো, আমাদের মোটরগাড়ী রেখে লাভ কি? চড়তে যে আদৌ পাচ্ছিনে!"

"আহা, অধৈর্য হচ্ছো কেন ডেলা ?

"কী বলচ, অধৈয কেন হচ্ছি ? তিন তিন মাস হলো গাড়ী কেনা হয়েছে, আর এখনও গোলার বাইরে আনা গেল না।"

সেদিন শনিবারের বিকেল। খুব গরম পড়েছে। কোট আমি খুলে ফেলেছি, আর জামার আস্তিন গুটিয়েছি। খাওয়াদাওয়াও শেষ। "গোলা-ঘরেই তিন মাস, এই বলচো তো ? বেশ, আজ বিকেলে গাড়ী বেরুচ্ছে। এসো ছাখ !"

এতদিনে আমাদেব পাড়ায় ক্রাইসলারদের মোটর গাড়ীর ইঞ্জিনের শব্দের সঙ্গে সবাই পরিচিত হয়েছে। কিন্তু কি করে কথাটা রটে গেল যে, আজকের দিনেব কথাই আলাদা। একদল প্রতিবেশী এসে আমার কাণ্ডকারখানা দেখতে লাগলেন। আমি গাড়িতে দম দিলাম, হুইলের পেছনে বসলাম—এক হাত ষ্টিয়ারিং-এ আব এক হাত রইল লেভারে। তখনকার সময় ডানদিকে থাকত ষ্টিয়ারিং-যন্ত্র। আমার গাড়ীটার একটা 'চেন ড্রাইভ' ছিল ; এতেই প্রতিবার ট্রান্সমিশন লেভারে হাত দেবার সঙ্গে সঙ্গে এটা গর্জন ও ফোঁস ফোঁস শব্দ করত বলে মনে হয়। হঠাৎ যেন গাড়ীটা এগুতে পিছুতে লাগল অল্পেতেই এর অস্থিরতা প্রকাশ পেল , কিন্তু ইঞ্জিনে ঠিক মৃদু শব্দ হতে থাকল ; আর বেশি ধোঁয়াও বেরুল না। তারপর নূতন একটা সিগার দাঁতে চেপে ধরে 'ক্লাচটা' ধরলাম।

বুনো ঘোড়াকে প্রথমবার রাশ পরালে যেমন টগবগ করে, এই প্রকাণ্ড "টুরিং কারটির ও" তেমনি দশা হলো। হঠাৎ কিছু দূরে গাড়ীটা এগুলো , সঙ্গে সঙ্গে জনকয়েক প্রতিবেশী হৈচৈ ও সোরগোল করে উঠল। কিন্তু গাড়ীটা আবার টগবগ করে একটা গড়খাই-এর ধারে থেমে গেল। ফের অল্প দূর এগিয়ে গিয়ে আমার প্রতিবেশীর বাগানের মাটিতে গাড়ীর চাকা বেশ গভীরভাবে বসে গেল।

এই অল্প দূর গাড়ী চালাবার সময়ই আমি আমার সিগারের একতৃতীয়াংশ

চিবিয়ে ফেলেছিলাম। অশ্বপালক এক ব্যক্তিকে আমি আসতে খবর দিলাম। সে এলো, তার ঘোড়াগুলোর লেজের গোছা সব কাদায় কাদাময়।

"খুব হুঁশিয়ার! রং যেন না চটে। গাড়ীটা কি শেষ করতে চাও?"

"মশায়, বলেন কি! আগেও গাড়ী টেনে তুলেছি, আর পরেও তুলব। স্টার্ট করুন না। আমি ঘোড়াগুলো ধরে থাকব।"

গাড়ীটা আমরা টেনে তুললাম। ঘোড়ার মালিকের সঙ্গে একটা রফা হলো, আর আমার ক্ষুব্ধ প্রতিবেশীকে আর্থিক ক্ষতিপূরণের প্রতিশ্রুতি দিলাম। জনকয়েকের বিদ্রূপের হাসি আমি শুনতে পেলাম, কিন্তু এসত্ত্বেও গাড়ীতে দম দিয়ে কম্পমান হুইলের পেছনদিককার আসনে লাফিয়ে উঠলাম এবং 'স্টার্ট' দিলাম। এবার গাড়ীকে বাগ মানিয়ে চালাতে লাগলাম। আমি শুধু কষে হুইল ও ষ্টিয়ারিং ধরে রইলাম। তবে রাস্তার বাঁকে বাঁকে আমাকে ষ্টিয়ারিং ঘুরাতে হয়েছিল। গাড়ীটাকে যদৃচ্ছ গতিতে চলতে দিলাম। মনে হলো যেন দুটো চাকা মাত্র মাটিতে রয়েছে। গাড়ী চলতে চলতে ওয়েলউইনের প্রান্তে, ঠিক গ্রামাঞ্চলে এসে গেল।

আমাদের কয়েক শ' গজ সামনেই একটা গরু দেখলাম, একটা গলির সীমান্তবর্তী ঝোপঝাড় থেকে ঐটে বেরিয়ে রাস্তার দিকে আসছিল। ভেঁপু টিপতেই চার পাঁচ বার রাজহাঁসের মতো প্যাঁক প্যাঁক শব্দ হলো। কিন্তু হলদে চামড়ায় মোড়া হাড় সার বেচারা গরুটি নির্বিকার। সে তার রাস্তা ধরেই একভাবে চলতে লাগল; কিন্তু আমিও গাড়ীর গতি পরিবর্তন করলাম না। গতি পরিবর্তন করতে পারলামও না। আমি শুধু হুইল ও ষ্টিয়ারটি শক্ত করে ধরে রইলাম, আর মুখের সিগারটি ক্ষত বিক্ষত না হওয়া পর্যন্ত দাঁত দিয়ে কামড়াতে লাগলাম।

এযাত্রায় গরুটা খুব বেঁচে গেল; গাড়ীটা ওর খুব সামনাসামনি গিয়ে পড়েছিল। সেই গ্রামের রাস্তা বরাবর চলবার সময় কয়েকটি গর্ত ও হাজামাজা পথরেখা ভাগ্যক্রমে এড়িয়ে যাওয়া গেল। কিছুদূরে একটা

রাস্তার চৌমাথায় এসে আবার গাডী ঘুরালাম, কিন্তু এবাব গতিবেগ কিছুটা মন্থর। তারপর একটা চতুষ্কোণযুক্ত স্থানের তৃতীয় বাঁকে গাড়ীটা ঘুরাবার আগে আরও মাইল খানেক বাস্তা অতিক্রম করা গেল। ঐ বাঁকেই আমার বাড়ী। আমাদেব বাডীর দিককাব রাস্তায় চারসিলিণ্ডারের ইঞ্জিনে বেশী গ্যাস পুড়ল। আজকালকার হিসাব অনুসারে গাডীটা প্রায় ৮০ অশ্বশক্তির সমতুল্য ক্ষমতা রাখত। বাডীর দিকে আসবার সময় প্রতিবেশীরা আমাকে দ্রুতবেগে আসতে দেখলেন, হয়ত গাডীর গতিবেগ তখন ঘণ্টায় ২০ মাইল।

গোলাঘবেব সামনে গাডীটা থামালাম। প্রতিবেশীরা গাডীটা ঠেলে ভিতরে ঢুকিয়ে দিতে আমাকে সাহায্য কবলেন। গোলার দোব বন্ধ করে দিলাম। কিন্তু শ্রান্তিতে আমি কাঁপছিলাম। আমাব পোশাক ঘামে ভিজে গিয়েছিল, উত্তেজনা ও স্নায়বিক দৌবল্যজাত এই ঘাম। তখন সন্ধ্যা ছ'টা। বাড়ী গিযে পোষাক বদলালাম, তাবপর স্নান সেরে শুযে পডলাম। এ-ভাবেই আমার গাডী চালনা শেখা।

প্রথমবারেব পব গাডী চালনাব আমাব দ্রুতগতিতে উন্নতি হতে লাগল, ক্রাইসলার পরিবার শুধু গ্রামাঞ্চলেই নয়, ওয়েলউইনের কর্মব্যস্ত কেন্দ্রস্থল দিয়েও গাডী চডতে লাগল। ঐ সময়কার ভ্রমণে আমি ও আমার স্ত্রী লিনেনেব হাল্কা ওভারকোট পবতাম। অনেক সময় আমি গোলাঘরের মেঝেতে গাড়ীর বিভিন্ন অংশ খুলে ছড়িয়ে রাখতাম; আবার অক্লেশে সবগুলোকেই যথাস্থানে লাগাতাম। ক্রমে আমি এত অভ্যস্ত হয়ে গেলাম যে অন্ধকারেও গাডীর অংশগুলি যথাস্থানে লাগাতে পারতাম। যাহোক, গাডী চড়া ছাডা আমার করবার মতো অন্য কাজও ছিল।

রেলওয়ের হৃদপিণ্ড ইঞ্জিন, কাজেই যেকেউ আমার মতো পদাধিকারীর উপযুক্ত কাজ সম্পন্ন কবতে পারত, সে-ই শিকাগো গ্রেট ওয়েস্টার্ণ রেলওয়ের পক্ষে বিশেষ প্রয়োজনীয় বিবেচিত হতো। যে কোন সময় ইঞ্জিন বিকল হতে

বা ট্রেন বিলম্বে আসতে পারে। কিন্তু এর জন্য অন্য কারুর দোষ থাকলেও যায় আসে না, যানবাহন ব্যবস্থাপনার ভারপ্রাপ্ত সুপারকেই ওজন্য দোষী সাজতে হয়। এর ফলে আমাকে অবিরাম ঘুরে বেড়াতে হতো। ওয়েলউইনের সুব্যবস্থিত কারখানাগুলো ছাড়াও ডাবুক, মিনিয়াপোলিস, সেণ্ট পল, ওমাহা ও কানসাস সিটিতেও অন্যান্য কারখানা ছিল। কোটি কোটি টাকা মূল্যের সাজ সরঞ্জাম আমার তত্ত্বাবধানে, তাছাড়া, নতুন ইঞ্জিন, গাড়ী, কয়লা ও অন্যান্য বস্তু কিনবার ব্যাপারে আমার বক্তব্যই চূড়ান্ত। কারিগরী বিভাগের হাজার হাজার লোকের দায়িত্বভারও আমার ওপর ন্যস্ত। চৌত্রিশ বৎসর বয়স্ক এক যুবকের পক্ষে এটা কি গুরুভার বিশেষ। অবশ্য ওখানে সকলে আমার অন্তত আটত্রিশ বছর হয়েছে বলে মনে করতো। সময় সময় আমার বয়স এর চেয়েও বেশি মনে করা হতো। যৌবন যোগ্যতার অন্তরায় বলে আমাদের মনে কেউ কেউ মনে করে থাকেন, কী আশ্চর্য এই চিন্তাধারা।

লোক বাছাই করা সম্পর্কে আমি বহু কিছু শিখেছিলাম। স্মরণ আছে, আমার এক পুরান বন্ধু আরাকানসাস সিটি ছেড়ে নতুন চাকরির সন্ধান করছেন বলে খবর জানলাম। তাঁকে তার করে ওয়েলউইনে আসার ব্যবস্থা করলাম।

"কি খবর, ওয়াল্ট।"—গাস নিউবার্ট অদূরে দাঁড়িয়ে, আমার দিকে একদৃষ্টে তাকিয়ে আছেন। তার মুখে চোখে গর্ব ও কোমলতা মাখানো, যেন আমি তার পুত্র-সন্তান। উভয়ে নিবিড় আলিঙ্গনে আবদ্ধ হলাম, একে অন্যের পিঠ চাপড়াতে লাগলাম। "গাস, কাজের কথা শোনো, তুমি এ-বিভাগের মাস্টার মেকানিক। তোমাকে আমার দরকার।"

গাস নিউবার্টের দিনকাল ভাল যাচ্ছিল না, এখন আবার হঠাৎ সব ঠিক হয়ে গেলো। কিন্তু গাস ভালকরে কথা বলতে অসুবিধা বোধ করতে লাগলেন বলে মনে হল, আর আমারও কণ্ঠরোধ হচ্ছিল। আমাদের উভয়ের বিগত কালের কথা মনে হলো: আমি তখন একটা কারখানায় প্রথমে ঝাড়ুদার ও পরে শিক্ষানবীশ, আর গাস কর্তাস্থানীয়। কারখানায় উচ্ছৃঙ্খলতার

জন্যে তিনি প্রথমে আমাকে বরখাস্ত করেন, পরে অবশ্য আবার নিয়ে নেন। কিন্তু গাস নিউবার্ট আর তাঁর শ্রেণীর লোকজনই যে আমার সত্যিকার প্রয়োজন। আমরা পরস্পরের প্রতি শ্রদ্ধা পোষণ করতাম, কারণ উভয়েই আমরা মহাশক্তিধর এক কারুবিদ্যার গোপন তত্ত্বের অংশীদার ছিলাম।

কলেজে পড়ে যন্ত্রবিদ্যার অধিকারী হয়েছেন, এমন সব ব্যক্তিদের সঙ্গে ওয়েলউইনে থাকতেই আমার প্রথম পরিচয়। এঁদের মধ্যে স্যাম ষ্টিকনি অন্যতম, আমাদের কোম্পানীর স্রষ্টা ও সভাপতির তিনি পুত্র। স্যাম ষ্টিকনি আমাদের জেনারেল ম্যানেজার আর সহ-সভাপতি। সেণ্ট পলে অবস্থিত তাঁর অফিসের দেয়ালে ম্যাসাচুসেটস ইনষ্টিট্যুট অফ টেকনোলজি হতে লব্ধ তাঁর ডিপ্লোমা দেখে আমার ঈর্ষার উদ্রেক হতো। স্যাম ষ্টিকনি ছাড়া রেল কোম্পানীর উচ্চপক্ষস্থানীয় কলেজে শিক্ষিত অন্যান্য ইঞ্জিনিয়ার ও যন্ত্রবিদও ছিলেন। এসব মহারথীদের সঙ্গে আমাকে সমানে পাল্লা দিয়ে চলতে হতো।

এটা তাৎপর্যপূর্ণ। কোন কোন কারিগরী বিদ্যায় শিক্ষিত কার্যনির্বাহক নিজেদের কর্ম প্রচেষ্টায় হতাশা বরণ করেছেন। এর আসল কারণ এই: তারা কারখানার আনকোরা লোকদের কাছে নিজেদের বিদ্যা কার্য্যকরী করতে আর তাদের দিয়ে নিজেদের ইচ্ছানুরূপ কাজ করিয়ে নিতে উৎসুক। ছয় সাত বৎসর সমানে আমি ডাকযোগে ইঞ্জিনিয়ারিং পাঠ্যক্রম আয়ত্ত করতে উঠে পড়ে লেগেছিলাম। শেষ পর্যন্ত মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ারিং-এ আমার অনায়ত্ত কিছু রইলো না। কলেজে শিক্ষিত ইঞ্জিনিয়ারগণ যেসব শব্দ অথবা ভাষা প্রয়োগ করতেন, তার সব কিছুরই অর্থভেদ আমার কাছে হতো। তাঁদের লব্ধ জ্ঞানের সারাংশ আমি গ্রহণ করেছিলাম, কিন্তু অন্যান্য ক্ষেত্রে তাদের চেয়ে আমার সুবিধা ছিল ঢের বেশি। আমি যে কোন কারখানায় কাজের উপযোগী ছিলাম, যে কোন ইঞ্জিন মেরামতী কারখানায় 'কালিফার', হাতুড়ি অথবা 'লেদ' দিয়ে যে কোন ধরণের কাজ করতে পারতাম। আমি যে ভাবে যন্ত্রবিদ্যা শিখেছি, তা' আমার কাজের প্রতিবন্ধক হয়নি, এটা আমি

ভালই জানি। যখনই কোন জটিল কাজ করতে হয়েছে, তখনই এটা বুঝতে পারি যে ইচ্ছা করলে করতে পারিনে, এমন কোন কাজ নেই।

ওয়েলউইনে কতকগুলো পীড়াদায়ক চিন্তা আমার ছিল। কখনো কখনো মনে হতো, আমার উচ্চাশা যে রাস্তা দিয়ে আমাকে চালিয়ে নিয়ে চলেছে, সে রাস্তার শেষ পর্যায়ে আমি এসে পৌছেছি। রেলের চাকরীতে কখনো ইঞ্জিন-বিশারদকে কোন উচ্চতর কার্য নির্বাহকারীর পদে উন্নীত করা হয় না। সেসময় মনে হতো ব্যবসায়ী, আইনজীবী অথবা অর্থ-বিনিয়োগকারীর রেলের চাকরীতে রেল সম্পর্কে বিশেষজ্ঞ যে কোন মেকানিকের চেয়ে উচ্চতর কার্য নির্বাহকারীর পদ লাভের বেশি সম্ভাবনা ছিল। আমি জানতাম, রেলের অন্যান্য বিভাগের জ্ঞান অর্জন আমি করতে পারি, কিন্তু আমার চিত্তে অশান্তির আগুন জ্বলতে থাকে, আর রেলের মাইনেও আমার কম। আমি যে কাজ করছিলাম, সে কাজ নির্বাহকালে অন্যান্য 'লাইনের' লোকের সঙ্গে প্রতিদিন কাজ কারবার করতে হতো, এদের বেতন ঢের বেশি, কিন্তু দায়িত্ব ঢের কম। যে সব ব্যক্তি ইঞ্জিন, কয়লা, বিবিধ বস্তু অথবা কারখানার জন্য কাঁচা মাল সরবরাহ করতেন তাঁদের সঙ্গে প্রত্যেকবার কথাবার্তা বলার সময়ই এটা আমার কাছে ধরা পড়ত। আমি তখন মাসে ৩৫০ ডলার বেতন পেতাম। অবশ্য এমন সব কাজ ছিল, যেখানে এই বেতনই বেশ মোটা বলে মনে হতো। তবু আমাদের তিনটি ছেলেমেয়েকে লালন-পালন ও শিক্ষা দিতে হবে। আমাদের দু মেয়ে থেলমা ও বার্নিস আর নবজাত পুত্র ওয়াল্টার পি. ক্রাইসলার জুনিয়ার। বার্নিসের মতো জুনিয়র ওয়াল্টারেরও জন্ম ওয়েলউইনে। সল্ট লেক সিটিতে দিনের আলো দেখে থেলমা।

মধ্য পশ্চিম অঞ্চলে ষ্টিকনি পরিবার খুবই নামজাদা। ষ্টিকনি সিনিয়র বিরাট ব্যক্তিত্বসম্পন্ন আর দৃঢ়প্রতিজ্ঞ। তাঁকে খুশী করতে হলে চরিত্রে প্রচুর পরিমাণ উদ্যমের প্রয়োজন; যখন তিনি 'হাঁ' বলেন, তখন 'না' বলা চলবে না। মিঃ ষ্টিকনি সম্পর্কে বহু প্রবাদ আছে; কেউ তাঁকে ধাপ্পা দিয়ে ভুলাতে

পারেনি। জিম হিল ছিল ওস্তাদ পরিসংখ্যানবিদ, তিনি গ্রেট নর্দার্ণ কোং-এর মালিক; কিন্তু বার্লিংটন কোং কিনতে ইচ্ছুক। উভয় কোম্পানীকে ছুটো সহর থেকে শিকাগোয় আনা তার উদ্দেশ্য। কিন্তু নতুন কোম্পানী কেনার আগে জিম হিলের সঙ্গে মিঃ ষ্টিকনির একটা ব্যবসায়গত বকা হবার সম্ভাবনা দেখা দেয়। একদিন হিল বললেন ষ্টিকনিকে, "তোমার লাইন যোগে সেণ্ট পল থেকে শিকোগোতে বেড়াতে যেতে তুমি বারকয়েক আমাকে অনুরোধ করেছ। তোমার সুবিধে হলে এস না আগামী মঙ্গলবার দিনের বেলা মোটরে যাওয়া যাব।"

ষ্টিকনির ব্যক্তিগত গাড়ীতে তারা উভয়ে যাত্রা করলেন। মিঃ হিল তাঁর চেয়ারে বেশ জেঁকে বসে বুক পকেট থেকে একখানা পরিসংখ্যান সম্বলিত নোটবই বের করলেন। আর বের করেই তাঁর পরিচালনাধীন বিরাট রেলপথের সংক্রান্ত নানা তথ্যের উদ্ধৃতি শুরু করলেন।

মিঃ হিল বিড়বিড় করে যেন মানসাঙ্ক কষতে লাগলেন, "ষ্টিকনি দেখ না, এই তো গত মাসে আয়রন রেঞ্জ বিভাগে আমরা—আচ্ছা এই ত্রিশ, চল্লিশ, হ্যা, এক কোটি টন মাল বহন করেছি, মাইলে প্রতি হাজার টন মালে পাঁচ ডলার উপার্জন হয়েছে।"

"ওটা কিছু নয় জিম। গেল মাসে আমাদের ওমাহা—শিকাগো বিভাগে আমরা প্রতি হাজার টন মাল মাইল প্রতি পাঁচ ডলার ভাড়ায় মোট এক কোটি ২০ লক্ষ টন বহন করেছি।" মিঃ ষ্টিকনি তার তীক্ষ্ণ দৃষ্টি আর সুন্দর মুখের সামনে পকেট-মেমো প্রসারিত করে ধরলেন।

"ষ্টিকনি, সত্য কথা বলছ না যে।"

"ছেড়ে দেও ওকথা জিম, তুমিও তথৈবচ।"

তারপর তাঁরা নিজ নিজ বইপত্র বন্ধ করে রাখল, তাঁদের প্রখর ও বুদ্ধিদীপ্ত দৃষ্টির সামনে মিসিসিপি উপত্যকার নয়নাভিরাম দৃশ্যাবলী ক্রমশ অদৃশ্য হয়ে যেতে লাগল।

একবার একটানা সাতদিন বাইরে কাটিয়ে আসার পর আমি বিকাল ছটায় বাড়ী পৌছলাম। ভীষণ ক্লান্ত; কোন রকমে নৈশাহার সেরেই শুয়ে পড়লাম। গভীর রাতে টেলিফোনের ক্রীং ক্রীং শব্দে ঘুম ভেঙ্গে গেল; ওয়েলউইনের সংবাদ-প্রেরক জানালেন: মিঃ ফেল্টনের তার এসেছে; আগামী কাল সকালে শিকাগোয় তিনি আপনার উপস্থিতি কামনা করেছেন। সজাগ বোধ করার উদ্দেশ্যে আমি আমার চোখ বারবার রগড়ালাম, আর ঘাড়ে হাত ঘষতে লাগলাম; তারপর আমি আমার পোশাক টেনে নিলাম; পকেটে মনিব্যাগ ও রেলের যাবতীয় পাশ ঠিকঠাক আছে কিনা দেখলাম আর আমার পরিবারবর্গকে ঘুমন্ত অবস্থায় রেখে রেল ষ্টেশনের দিকে পা বাড়ালাম। আমি শিকাগোগামী ঠিক পরবর্তী ট্রেন ধরে পরদিন প্রত্যুষে শিকাগোয় পৌছলাম ঠিক সকাল সাড়ে আটটায়। আমি সভাপতির অফিসে পৌছুতেই তার একান্ত সচিব আমাকে তখনি ভিতরে প্রবেশ করতে বললেন।

বুড়ো ভদ্রলোকের দুই বাহুর মধ্যে একফুট উঁচু চিঠির গাদা; তাঁর চশমা নাকের আধাআধি সাঁটা। এভাবেই তিনি গাদা সাফ করছিলেন।

"নমস্কার, মিঃ ফেল্টন।"

তিনি আমার দিকে ক্রুদ্ধদৃষ্টিক্ষেপ করলেন; পরক্ষণেই নতদৃষ্টিতে চিঠি পড়তে লাগলেন। একটি কথাও তিনি বললেন না। কয়েক মিনিট আমি তাঁর ডেস্কের সামনে সোজা হয়ে দাঁড়িয়ে রইলাম, কিন্তু জোয়ারের জলের মতো আমার মেজাজ চড়তে লাগল।

একটা সমতল ডেস্কে শিকাগোর সবক'টি প্রভাতী সংবাদপত্র ছিমছাম সাজান; রেলকোম্পানীর বৃহৎ এই দরবারকক্ষে ডেস্কটাই যেন সবকিছু জুড়ে। আমি একখানা খবরের কাগজ নিয়ে লম্বা লম্বা পা ফেলে জানলার ধারে চেয়ারে বসে পড়লাম। কাগজটার পাতা ছড়িয়ে দিয়ে পাদুটো জানলার ওপর তুলে দিলাম। মাথার ভেতর আমার আগুন জ্বলছিল। হস্তধৃত সংবাদপত্রের একটি অক্ষরও আমার মাথায় ঢুকছিল না। কিন্তু স্যাম ফেল্টন

আমাকে বিরক্তভাবে ডাকবার আগে আমি কলম খানেক খবর পড়তে পারতাম। তিনি বললেন: "ক্রাইসলার, এখানে করছো কী?"

আমি দাঁড়ালাম, "মিঃ ফেল্টন, আমি জানিনে তো। কাল রাতে তুমি আমাকে তার করেছিলে, ওতে আজ সকালে আমাকে এখানে উপস্থিত থাকতে বলা হয়েছে।" তিনি পুরা এক সেকেণ্ড আমার দিকে তাকিয়ে রইলেন।

"ও হ্যাঁ, ও হ্যাঁ," একথা বলেই তিনি ড্রয়ারে একগাদা কাগজপত্র খুঁজতে শুরু করলেন। যখন তিনি মাথা উঠালেন তখন তাঁর একহাতে মুঠোর মধ্যে ধরা একটি ট্রেন-রিপোর্ট, যেন জয়ের প্রতিফল সাক্ষ্য। "ক্রাইসলার, ২নং-এ বক্সের ব্যাপারখানা কি? আমাদের তিন মিনিট দেরি হয়েছে।"

"মিঃ ফেল্টন, আমি তা জানি না।"

"জান না? তুমিই না ইঞ্জিন চালনা ব্যবস্থাপনার সুপার?"

"হপ্তাখানেক বিভাগের বিভিন্ন কারখানার কাজ দেখবার জন্যে আমি বাইরে বাইরে কাটিয়েছি। নিশ্চয়ই আমার মুখ্য কেরানী ঐ বিলম্ব সম্পর্কে তদন্ত আরম্ভ করে থাকবে।" চিত্তবেগ সংযত করা, শিষ্টতা বজায় রাখা আমার পক্ষে কঠিন ব্যাপার হয়ে দাঁড়াল, কিন্তু এযাত্রায় কোন রকমে আমি উৎরে গেলাম। বললাম, "অফিসে একটু সময় পেলেই এবিষয়ে পুরো বিবরণ দাখিল করবো।"

"এতক্ষণ এবিষয় জানা তোমার উচিত ছিল। আমার পক্ষে তোমার কাছে রিপোর্ট চাইতে হবে, এটাইবা কেমন কথা?"

"আমার না-জানার হেতু তোমাকে আগেই বলেছি, এ ব্যাপার সম্পর্কে আমি কিছুই জানিনে, হপ্তাকাল সমানে আমি ঘুরে বেড়াচ্ছি।"

এর পরেই শুরু হলো তার হাহুতাশ ও দীর্ঘশ্বাস। আমার ফুসফুস তাঁর মুখনিঃসৃত হাওয়ায় ক্রমশ ভারী হয়ে উঠছে বলে বোধ হল। হঠাৎ ভিতরকার পকেটে হাত ঢুকিয়ে দিলাম। এতেই হকচকিয়ে গেলো মিঃ ফেলটন;

"শোন ওয়াল্ট; ফেন্টন তোমার বাবার বয়সী। তিনি চান না, তুমি চাকরি ছেড়ে দাও। তাঁর মেজাজ ভাল ছিল না, এমনি সময় তুমি তাঁর কাছাকাছি গিয়ে পড়েছিলে।"

"বাঃ, তিনিই তো আমার দেখা করাব সময় স্থির করেছিলেন। আমাকে বরখাস্ত করার সুযোগ তাঁকে দিচ্ছিনে।"

ক্রমে ক্রমে রেলেব অন্যান্য বন্ধুও এসে উপস্থিত হলেন। আজ আমি দায়িত্বভার মুক্ত। কজে মাঝে মাঝে আমাব বাহু অথবা কোটের বুকের দিকটা চেপে ধরছিল, আর আমাকে চাকবিতে থেকে যেতে অনুবোধ কবছিল। অবস্থাটা আমি বেশ উপভোগ কবছিলাম। বিল আমাব পাশে পাশে রইলো: আমরা দুজনে হোটেলেই খেয়ে নিলাম। রাত সাড়ে নটায় ওয়েলউইনগামী নৈশ-ট্রেন ছেড়ে দেবার কথা। স্টেশনের মধ্য দিয়ে আমি এগিয়ে চলেছি। বিল কজেও আমাকে অনুসরণ কবছে, কিছুটা সুবুদ্ধির পরিচয় দেবার জন্যে সে তখনও আমাকে বোঝাচ্ছিল। তার চৌহদ্দীব মধ্যে গেটম্যান আমাকে থামিয়ে দিলো।

"তোমার পাশ দেখি।"

শ্যাম ফেন্টনের ডেস্কে আমি আমাব রেলের পাশ ফেলে এসেছিলাম, আমি সেকথা ভুলেই গিয়েছিলাম। আমি অভিশাপ দিতে লাগলাম। সেদিন এই প্রথমবার কজে সুযোগ পেয়ে আহ্লাদে আটখানা হলো। সে আমার পাশে দাঁড়িয়ে আমার সঙ্গে হাসিঠাট্টা করতে লাগল। এদিকে আমি পকেটে হাত ঢুকিয়ে দিয়ে ওয়েলউইনের বাসায় ফিরে যাবার পক্ষে যথেষ্ট নগদ টাকা বের করলাম। সারারাত ট্রেন ইলিনয়েস ও আইওয়া ভেদ করে চলল, বিল সারারাত আমার সঙ্গে জেগে কাটাল। সে আমার মন নরম করবার জন্যে বুঝিয়ে চলল। যেকোন সময় যেকোন জায়গায় বিলের সঙ্গ আমার কাম্য। কিন্তু ফেন্টনের কাছে ফিরে যাবার মতো মনের অবস্থা আমার ছিল না।

বাড়ী ফিরে আমার স্ত্রীকে অস্থিরভাবে চলাফেরা করতে দেখলাম; সে থেলমাকে খাইয়েদাইয়ে স্কুলে পাঠাবার বন্দোবস্ত করছিল। তার কাছে আবেগের ঝোঁকে খবরটা বলে ফেল্লাম।

"তবে এখন কী করবে?"

"আর একটা চাকরি করব, আগের চেয়েও ভাল।"

আমাদের দুরবস্থায় সে ভীত হলেও সে কখনও আমাকে সন্দেহ করার অবকাশ দিত না। সব সময়ই চমৎকার রকমের বুঝাপড়া ও অন্তর্দৃষ্টি ছিল বলে আমার সঙ্গে কীরকম ব্যবহার করতে হবে তা' সে জানত। সেসময় আমার সমালোচনা করা হলে, আমার ঋণে ডুবে থাকার কথা স্মরণ করিয়ে দিলে আমি হয়ত বেপরোয়া হতাম। কিন্তু এর পরিবর্তে সে পেয়ালাভরা কফি দিল, আমিও আত্মসংযম ফিরে পেলাম।

নিজের ব্যক্তিগত জিনিসপত্র গুছিয়ে আনতে আর আমার অফিসের বড় বাবুকে আমার চাকরিতে ইস্তফা দানের কথা বলতে আমি অফিসে আবার গেলাম। তারপর বাড়ী এসে মোটর গাড়ীর যন্ত্রপাতি নিয়ে পড়লাম। বাড়ীর চারপাশে দিন দুই তিন অনাবশ্যক জিনিস নিয়ে কাল কাটাবার পর মনঃস্থির করে ফেললাম, আর সঙ্গে সঙ্গে ওয়াল্ডো এইচ মার্শালের কাছে চাকরির জন্য তার যোগে আবেদন জানালাম। ওযাল্ডো মার্শাল আমেরিকান লোকোমোটিভ কোম্পানীর সভাপতি। শেষবার তাঁর কোম্পানিতে ইঞ্জিন কিনতে গিয়েছিলাম। তার কাছ থেকে বহু ইঞ্জিন আমি কিনেছি। সেসময় তিনি প্রায় তিন বছর আমেরিকান লোকোমোটিভ কোম্পানির সভাপতি, তাঁর সঙ্গে আমার যথেষ্ট হৃদ্যতা ছিল। আমাকে তিনি প্রাণবন্ত ও উদ্যোগী পুরুষ বলে জানতেন। আমার প্রশংসায় তিনি পঞ্চমুখ, কাজেই স্বভাবতই তাঁর কাছে চাকরি চাইলাম। শুধু ইঞ্জিন তৈরীর কাজ আমি জানতাম। মার্শাল আমার তারের জবাবে জানালেন: তুমি নিশ্চয়ই আমার সঙ্গে তামাসা করছ। তোমার পক্ষে সি জি ডব্লু ছেড়ে

দেয়া সম্ভব নয়।" এর পর আমাদের উভয়ের মধ্যে আরও পত্র ও তার বিনিময় হলো; আমি তাঁকে আমার উদ্দেশ্যের সততা সম্পর্কে নিঃসন্দেহ করলাম। তিনি আমাকে কোম্পানির সহ-সভাপতি ও বিক্রয় ব্যবস্থাপনার ভারপ্রাপ্ত জেমস ম্যাকন্টনের সঙ্গে আলাপের জন্য পিটসবার্গ যাবার আমন্ত্রণ জানালেন। ম্যাকন্টন আমারই সমগোত্রীয়, রেলের যন্ত্রবিদ্যার সব পর্যায়ই তিনি অতিক্রম করেন। শিক্ষানবীশ হতে মাস্টার মেকানিক ও পরে ইঞ্জিন পরিচালনার ভারপ্রাপ্ত সুপার এবং শেষ অধ্যায়ে আমেরিকান লোকোমোটিভ কোম্পানির ব্রুকস ওয়ার্কস অ্যাণ্ড শেনেকটাডি ওয়ার্কস-এ জেনারেল সুপারিনটেণ্ডেণ্ট হন। পঞ্চাশ হতে ষাটের মাঝামাঝি তাঁর বয়েস। অশেষ সহৃদয়তার সঙ্গে তিনি আমাকে আশ্বাস দিলেন যে আমার প্রতিভা বিকাশের উপযুক্ত কাজ দেয়া হবে।

"ক্রাইসলার, যে ধরণের লোক আমাদের প্রয়োজন, তদনুরূপ ঐতিহ্য তোমার রয়েছে। অ্যালেঘেনি কারখানার সুপারিনটেণ্ডেণ্টরূপে তোমার এখানকার চাকরিজীবন আরম্ভ হবে।" সুপারিনটেণ্ডেণ্টের পদ? শব্দটা খুবই হৃদয়গ্রাহী। কিন্তু কাজ করার সময় বুঝলাম যে রেলের সমপদের চাকরির তুলনায় আমি ধাপকয়েক নিচে নেমে গিয়েছি; এখানে আমি শুধুই একজন ফোরম্যান। কাজ করতে যাবার সময় ওভারঅল প'রে গেলাম। যা' হোক, অন্য সব ফোরম্যানের চেয়ে আমাকে বেশি বেতন দেয়া হল অর্থাৎ মাসে ২৭৫ ডলার করে।

সে সময় অ্যালেঘেনি কারখানার ওয়ার্কস ম্যানেজার একজন বয়স্ক ভদ্রলোক; তাঁর চোখের দৃষ্টি ইঞ্জিনের নিভান আগুনের আধারের মতো দীপ্তিহীন। তাঁর কথাবার্তায় রসিকতার আভাসমাত্রও আমি পাইনি। তাঁর চেহারা রোগা লম্বা; এক জোড়া ঝাঁকাল গোঁফ, লুক্কায়িত ওষ্ঠাধর থেকে আনতভঙ্গীতে নিম্নাভিমুখী হয়েছে। এতে তাঁর মুখমণ্ডলে একটা বিষাদ-গাম্ভীর্যের ছাপ সুস্পষ্ট।

ওয়ার্কস ম্যানেজারের অভিযোগের হেতু ছিল; এক নূতন যোগ্যতা পরিমাপক ব্যবস্থা প্রবর্তনের ফলে মাসের পর মাস তাঁকে বিশেষভাবেই ভুগতে হচ্ছিল। এব্যবস্থায় কাজের তালিকা স্থির করা হতো; উৎপাদনের খরচ কমান এর মূল উদ্দেশ্য। একটা কারখানায় যে ধরণের কাজে যে পরিমাণ খরচ হয়, অপর কারখানায়ও অনুরূপ ধরণের কাজে প্রায় সমতুল খরচ যাতে পড়ে, তার প্রতি লক্ষ্য রেখেই নূতন বিধির প্রবর্তন। মনে হলো, অ্যালেঘেনি কারখানার পুরাণো কর্মচারীদের পক্ষে এব্যবস্থা অত্যন্ত বিরক্তিকর। এব্যাপারে যত নষ্টের গোড়া আমারই পরিচিত এক ব্যক্তি; শিকাগো গ্রেট ওয়েস্টার্ন রেলওয়ের ইঞ্জিন পরিচালনা সংক্রান্ত ব্যবস্থাপনার প্রাক্তন সুপারিনটেণ্ডেণ্ট, আমেরিকান লোকোমোটিভ কোম্পানির তৎকালীন সহ-সভাপতি।

মাসে ৭০ ডলার ভাড়ায় ওকলণ্ডউইলের বাসাবাড়ীর মতো বাড়ী ঠিক করেছিলাম। খৃস্ট পরব সমাগত তিন বছরেক আগের কথা, আমি ট্রেনযোগে পূর্ব বাসস্থানে গিয়ে পরিবারের সহিত পুনর্মিলিত হলাম, আমার মনে বল এল। পিটসবার্গের শীতের দেশে আমি খুব নিঃসঙ্গ বোধ করছিলাম। অবস্থাবিপাকে খৃস্টানদের পরব ভুলে যেতে পারিনি, এমনিধারা ভাব দেখাবার জন্য আমরা বড়দিন উপলক্ষে পালন করতে দৃঢ়প্রতিজ্ঞ হয়েছিলাম। আমাদের আসবাবপত্র যথাসময়ে খালাস করে নিলাম, ঐগুলির বাধাইছাদাই খুলে বড়দিনের পূর্বে ঘরে তুলে নিলাম গুছিয়ে। ইতিমধ্যে টেলিফোন বসান হয়েছিল; আমাদের গৃহসজ্জার কাজ নির্বিঘ্নে হল। কিন্তু আমার নগদ টাকা তেমন ছিল না, আসবাবপত্রের খাতে, গাড়িভাড়া এবং ম্যান ভেকটেনের ব্যাঙ্কের কিস্তি মেটাতেই আমার সব টাকা খরচ হয়ে গিয়েছিল। যা হোক, বড়দিনের উৎসবের জন্যে একটা চিরসবুজ পাইন জাতীয় গাছ কেনা হয়েছিল।

খৃস্ট পরবের সকাল বেলা, ছেলেমেয়েরা উপহার দ্রব্য পেয়ে আহ্লাদে আটখানা। এমনি সময় টেলিফোন বেজে উঠল। এক জোড়া খেলার

পুতুল, একটা ছেলেগাড়ী ও কয়েকটি ব্লক ডিঙিয়ে গিয়ে রিসিভার তুললাম।

ওয়ার্কস ম্যানেজারের কণ্ঠস্বর, সে 'শুভ খৃষ্টপর্ব' বলে সম্ভাষণ বিনিময় করলো না।

"ক্রাইসলার কথা কইছ কি?"

"হ্যাঁ।"

"নিউ ইয়র্কে দক্ষতা নির্ণয়কারী তোমার বিশেষজ্ঞ বন্ধুটি আর আমাদের কোম্পানীর সহ সভাপতি নয়। গতকাল সে বরখাস্ত হয়েছে। তুমি নিউইয়র্কে গিয়ে তোমার অবস্থাটা যাচাই করে আস না একবার।"

এই যে ভদ্রলোক কথা কইছে, এর অধীনে পর দিন সকালে আমার কাজে যাবার কথা। এটা কি খৃষ্ট পর্বাহের সম্ভাষণ নয়? এ সত্বে আমি একজন নবাগত, নতুন কাজে ভর্তি হয়েছি; এখানকার রীতিনীতি কোন কিছুই আমার জানা নেই। তাঁর বাক্যবাণ আমি হজম করতে লাগলাম, এমন কি একটা খেলনার ভেরী হতে যে একঘেয়ে শব্দ করা হচ্ছিল হাত নেড়ে তাও থামিয়ে দিতে চেষ্টা করলাম। ওয়ার্কস ম্যানেজার সমানে বকে চলেন, দক্ষতা নির্ণয়কারী বিশেষজ্ঞ যে বরখাস্ত হয়েছে, এবিষয়ে আমার প্রত্যয় জন্মানই তার উদ্দেশ্য। এব্যাপারে আমি মোটেই ঘাবড়ালাম না। আর তার কাছে একথাটা জানাতেও মাথা ঘামালাম না যে প্রতিষ্ঠানের সভাপতি ওয়ালডো মার্শাল (Waldo Marshall) স্বয়ং আমার সুহৃৎ। কিন্তু ওয়ার্কস ম্যানেজারের কাছে আমি অনাশ্রিত ব্যক্তি, এ সত্য উদ্ঘাটিত হওয়ায় কে যেন আমার মুখে ঠাণ্ডা জল ছুঁড়ে দিল। তারপর সে তার কথার পুনরাবৃত্তি করল:

"হ্যাঁ, একটা কাজ তোমাকে করতে হবে, ক্রাইসলার, ট্রেন ধরে নিউ ইয়র্ক চলে যাও। নিজের অবস্থাটা একবার যাচাই কর না।"

"দেখ, এর চেয়েও ভাল একটা প্রস্তাব আমার মাথায় খেলছে। তোমার সঠিক অবস্থাটা জানতে চাইলে তোমাকেই ট্রেন ধরে নিউ ইয়র্ক যেতে হবে।" সঙ্গে সঙ্গে আমি রিসিভারটা তুলে রাখলাম, আশা করলাম, রিসিভারের হাতলের ঠনঠনানিতে তাঁর কান ঝালাপালা হবে। আমি খেলনার ভেরীটা তুলে নিয়ে কিছুকাল যথাসাধ্য বাজাতে চেষ্টা করলাম।

হতাশা? আদৌ নয়। আমার যথেষ্ট আত্মবিশ্বাস ছিল। পরদিন সকালে ওভারঅলটি গায়ে দিয়ে আমি গভীরভাবে কাজে মগ্ন হয়ে গেলাম। এর তিন মাস পরের কথা; ওয়ার্কস ম্যানেজার তখন আমার ঘনিষ্ঠ সুহৃৎ।

আমার ভেতর যে-পরিবর্তন এলো, তার গুরুত্ব খুব বেশি। বালকবয়সে কোন জিনিস তৈরীর সময় আমি খুবই আমোদ পেতাম এখন বয়স্ক মানুষ হিসাবে যেসব বস্তু উৎপাদন করতে আরম্ভ করলাম, তা'তে আনন্দ শতগুণ বাড়ল। দ্রব্যোৎপাদনে একটা সৃজনধর্মী আনন্দের অবকাশ রয়েছে, কবিরাই শুধু এ আনন্দের মর্মবেত্তা রেলইঞ্জিনের নক্সা আঁকায় ও তৈয়ারে কিরূপ অনুভূতির উদ্রেক হয়, একদা কোন কবির কাছে আমি বুঝিয়ে বলব।

পিটসবার্গের জীবনযাত্রায় উপর্যুপরি দ্রুত পরিবর্তন ঘটে গেল। আমাদের পারিবারিক কাজের জন্যে এই প্রথমবার একটি মেয়েকে নিয়োগ করা হল। সে নবাগত, বয়স অল্প, কাজ বিশেষ জানে না। শ্রীমতী ক্রাইসলারের পক্ষে অন্যের সাহায্য গ্রহণের প্রয়োজন ছিল। তখন আমাদের গৃহকর্মের জন্যে একজন পরিচারিকা রাখার মতো স্বচ্ছল অবস্থা হয়েছে। শ্রীমতী ক্রাইসলারের রাঁধাবাড়ার পর রান্নাঘর নিকোন, সামনের ঢাকাবারান্দা ও কাপড়-চোপড় সাফ করা এবং অবসর সময়ে তিনটি ছেলেমেয়ে নিয়ে থাকা ঐ পরিচারিকার কাজ। তাকে রাখার আগে আমার স্ত্রী অতিমাত্রায় কর্মভার-কাতর ছিল। আমরা মিশিগানে চলে যাবার পর সে আমাদের পরিবারে দু'বছর ছিল। তবে পিটসবার্গে বিয়ের জন্যেই তাকে ফিরে যেতে হয়েছিল।

শিকাগোর র‍্যালফ ভ্যান ভেকটেনের ব্যাঙ্কের দেনা শোধ করে দিয়ে ছ'সিলিণ্ডারযুক্ত ষ্টিভেন্স-ডুরিয়া গাড়ী আমি কিনি। তখন আমি পিটসবার্গে। ঐখানকার পাহাড় অঞ্চলে নতুন বস্তুর প্রয়োজন অনুভব করি। আমেরিকান লোকোমোটিভ কোম্পানির আমি ওয়ার্কস ম্যানেজার। রেলের কাজ ছেড়ে ইঞ্জিন নির্মাণে আত্মনিয়োগ করার দেড় বৎসরাধিক কাল পর আমার এই পদোন্নতি হয়।

নতুন কাজ আরম্ভের প্রায় প্রথমাবধি আমাকে "সহকারী ওয়ার্কস ম্যানেজার" বলা হতো; কিন্তু এখানকার হালচাল পুরাপুরি না জানা পর্যন্ত আমি কচিৎ কর্তৃত্ব জাহির করতাম। ওদিকে কারখানাটা বহু একর জমির ওপর অবস্থিত; তাই ওভারঅল পরে এর নানা বিভাগের কাজকর্ম সপ্তাহের পর সপ্তাহ ঘুরে ঘুরে দেখতাম। কারখানার এক পাশে ওহায়ো নদী প্রবাহিত; এর ঠিক পাশেই আমাদের লোহা ঢালাই কারখানা। আর একটা বিরাট ইমারতে 'ট্রাক শপ'; আবার আর এক জায়গায় 'ইরেকটিং শপ'।

আমাদের অ্যালেঘেনি কারখানায় এখন যত কাজ হচ্ছিল, তার পূর্ববর্তী তিন বছরে তা' হয়নি; এর ইঞ্জিন বিক্রয় করে মুনাফা হচ্ছিল। প্রত্যেকটি ইঞ্জিনই বিশেষ ধাঁচের, ক্রেতার চাহিদা অনুযায়ী তৈরী করতে হয়। আমাদের 'ইরেকটিং শপে' বহু নতুন ইঞ্জিন তৈরী শেষ করছিলাম। অবশ্য তৈরী হবার আগেই প্রত্যেকটি ইঞ্জিন বিক্রী হয়ে যেতো। লক্ষ লক্ষ ডলার মূল্যের নতুন ইঞ্জিনের অর্ডার আসতে লাগল; যারা আমার মত মেশিনশপের শিক্ষানবীশী হতে জীবনারম্ভ করেছেন, ডুকেন কাপ (Duquesne) এমন সব লোকের সঙ্গে আলাপের সময়েই বহু ইঞ্জিনের অর্ডার পাওয়া যেতো। যন্ত্রযুগে শিক্ষানবীশরূপে জীবনারম্ভ করার চেয়ে কি উৎকৃষ্টতর কোন উপায় আছে?

ডেভিড ফ্রান্সিস ক্রফোর্ড টেলিফোনে বলত, "ক্রাইসলার, ক্লাবে আমার সঙ্গে দুপুরে খাবার খাবে। ইঞ্জিন নিয়ে আলাপ হবে।" পিটসবার্গের পশ্চিমদিকস্থ পেনসিলভানিয়া রেলরোড লাইনস-এর যে ইঞ্জিন চালনা

সংক্রান্ত ব্যবস্থাপনার ভারপ্রাপ্ত জেনারেল সুপার, আলতুনা কারখানায় শিক্ষানবীশীরূপে তিনি প্রথম কাজ আরম্ভ করেন। আহারের সময় আমরা উভয়ে কারখানার কাজকর্ম, নতুন ধরনের ইঞ্জিনের খুঁটিনাটির বিশদ বিবরণ অর্থাৎ বিশেষ ফরমায়েস সম্পর্কে গভীর আলোচনায় মগ্ন হতাম। আমরা তখন সব রকমের ইঞ্জিন তৈরী করছিলাম, এদের কোন কোনটা নিউ ইয়র্ক সেণ্ট্রাল লাইনস-এর প্রয়োজন মেটাত। পিটসবার্গ অ্যাণ্ড লেক এরি রেলওয়ের ইঞ্জিন চালনা ব্যবস্থাপনার সুপার লোবেন এচ টার্ণার আমাদের ইঞ্জিনের অন্যতম সেরা গ্রাহক। একদিন আহারের সময় আলোচনাকালে সে আমাকে ২৫টি নয়া ইঞ্জিনের অর্ডার দেয়: "ক্রাইসলার শোন, বারটা 'পুলম্যান*' কার' ঘণ্টায় ষাট মাইল বেগে শতকরা একভাগ হারে ক্রমোন্নত রেলপথের উপর দিয়ে টেনে নেবার ব্যবস্থা করতে চাই। তাই একাজের উপযোগী ২৫টা ইঞ্জিন কিনব। কারখানায় ফিরে গিয়ে দরের পড়তা হিসাব কর গে—"

"এগুলো কি নির্দিষ্ট মানের ইঞ্জিন? ইনজেকটর, লুব্রিকেটর—"

"হ্যাঁ, নির্দিষ্ট মানের তো বটেই, কিন্তু ঘণ্টায় ষাট মাইল বেগে ১২টা 'পুলম্যান কার'কে শতকরা একভাগ হারে ক্রমোন্নত রেলপথের উপর দিয়ে টেনে নেবার ক্ষমতা থাকা চাই। ভুলবে না যেন।"

ওজন বাদ দিলে শুধু এই হলো আমাদের উপর একমাত্র বিশেষ ফরমায়েস। কিন্তু আমাদের দরই গৃহীত হলো। এই ফরমায়েসের মোট পরিমাণ ছিল ১২ লক্ষ ৫০ হাজার ডলার। এই ইঞ্জিনগুলোর আয়ুষ্কাল ফুরিয়ে যাবার বহু আগেই এরকম একটা ফরমায়েস মত মাল সরবরাহের জন্য ক্রেতাকে এখনকার দ্বিগুণ দাম দিতে হবে। মিঃ টার্ণারের কাছ থেকে আরও একটা বড় অর্ডার আমি পেয়েছিলাম, তখন আমরা ভোজনরত।

*আমেরিকার জর্জ পুলম্যানের (১৮৩১-৯৭) নামানুসারে আরামদায়ক যাত্রীবাহী রেলগাড়ী। তিনি এশ্রেণীর কামরার প্রবর্তক; এতে চড়লে অতিরিক্ত ভাড়া লাগে।

"ওয়াল্ডো মার্শাল আর জিম ম্যাকন্টনের কথাই শুধু আমার জানার দরকার হয়; তারা আমার বন্ধু।"

১৯১১ সালে লী হিগিনসন অ্যাণ্ড কোম্পানীর নিউ ইয়র্কের ঠিকানা ছিল, ৪৩নং এক্সচেঞ্জ প্লেস। আগে কখনও নিউ ইয়র্ক যাইনি; তাই ঠিকানা বের করা সহজ হয়নি। যখন আমাকে মিঃ স্টরোর অফিসকক্ষে নিয়ে যাওয়া হলো তখনো কোম্পানির অতিকায় ইমারতের মনোমুগ্ধকর কাল্পনিক চিত্র আমার মনে দোল খাচ্ছিল। দাড়িয়ে উঠে সে আমাকে সম্ভাষণ জানাল, "ই,এ যে এসেছ দেখছি: তোমার দৌলতেই না আমাদের অ্যালেঘেনি কারখানা লোকসান কাটিয়ে লাভের ব্যবসায়ে পরিণত হয়েছে।" অবশ্য এ কৃতিত্ব আমার নয়। পিটসবার্গ কারখানায় একটা কাজ আমি করেছি; সেটা হলো উপযুক্ত জায়গায় লোক বসানো। প্রকৃত প্রস্তাবে যে সব লোককে আমার আসার আগে ছাটাই করা হয়েছিল এমন বহু ব্যক্তিকে আমি পুনর্নিয়োগ করেছিলাম। কিন্তু আমেরিকান লোকোমোটিভ কোং-এর কাজকর্ম সম্পর্কে আলোচনার জন্যে মিঃ স্টরো আমাকে আমন্ত্রণ করেনি। মোটর গাড়ী তৈরী করার বিষয়ে কোন চিন্তা আমি করেছি কিনা, সে আমার কাছে জানতে চাইল।

"আজ্ঞে হ্যাঁ। গত পাচ বছর ধরে প্রায়ই আমি এবিষয়ে মাথা ঘামাচ্ছি।"

"ভাল কথা, এ ব্যাপারে তোমার যদি আগ্রহ থাকেই, তবে মিশিগানের ফ্লিন্টস্থিত বুইক মোটর কোম্পানীতে তোমার কাজের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।" যেক'টা কোম্পানি নিয়ে জেনারেল মোটরস গড়ে উঠেছে, তাদের মধ্যে এটারই গুরুত্ব সর্বাধিক। তুমি জান, অর্থ-সংস্থান কমিটির সভাপতি আমিই। গত শীতকালে মাস কয়েক আমি জেনারেল মোটরস-এর সভাপতি ছিলাম। আমার ইচ্ছে, বুইক মোটর কোম্পানিতে তুমি ওয়ার্কস ম্যানেজারের চাকরি নাও।

"আমার তো খুবই ভাল মনে হচ্ছে।"

"বুইক কোম্পানির সভাপতি জনৈক ফ্লিন্টবাসী ভদ্রলোক, তার চরিত্র বহু সদগুণে ভূষিত। মোটরগাড়ী নির্মাণে তার খ্যাতি বিরাট। আমাদের সকলেই মনে করে, কোম্পানি পরিচালনার পক্ষে সেই সবচেয়ে উপযুক্ত ব্যক্তি। তবে মোটর গাড়ীর ব্যবসায়ে এখানো সে নবাগত; সে এবিষয়ে আমার সঙ্গে একমত যে, কারখানা চালাবার জন্য পর্যাপ্ত যান্ত্রিক অভিজ্ঞতাসম্পন্ন একজন লোকের বিশেষ দরকার।"

আমি মাথা নেড়ে তার কথায় সায় দিলাম, কিন্তু আমার হাবভাবে সন্তোষের চিহ্ন তেমন দেখালুম না।

"মোটর গাড়ী নির্মাণের ভবিষ্যৎ বিরাট সম্ভাবনাময়। ব্যাঙ্ক ব্যবসায়ী হিসেবে এই আমার অভিমত।"

"আমার মনের ভাবত তাই। আমি নিজেও যে কোনও যানবাহনেরই লোক, আর এটা হলো বিশেষ ধরনের যান।" এর পর আমি চুপ করে গেলাম, আমার মনে মনে অস্বাভাবিক উত্তেজনা বোধ হচ্ছিল, বেশি কথা বলতে ভয় হচ্ছিল।

"পিটসবার্গে গিয়ে মিঃ ন্যাশের সঙ্গে দেখা করতে পার?"

"হ্যা, সানন্দে রাজী আছি।"

"বেশ, আমি তার ব্যবস্থা করে দেব, সম্ভবত সে তোমাকে বুইক কারখানার তদারকির ভার দিতে আমন্ত্রণ জানাবে। মনে রাখবে, ভদ্রলোক কিন্তু একটুতেই ক্ষেপে যান আর—"

"হ্যাঁ, তারপর?"

"তোমাকে একটা উপদেশ দিতে চাইছি, মনে রাখবে উপযুক্ত লোকের পক্ষে এটা এক মহাসুযোগ।"

নিউ ইয়র্ক থেকে পিটসবার্গে ফিরে আসার প্রায় হপ্তাখানেক পর মিশিগানের ফ্লিন্ট থেকে চার্লস ডব্লিউ ন্যাশের তার পেলাম। কবে সে পিটসবার্গে যাবে, তার উল্লেখ করে আমি তার সঙ্গে মধ্যাহ্নভোজে মিলিত হতে পারবো

কিনা, জানতে চেয়েছে। তার আমন্ত্রণ গ্রহণের খবর জানিয়ে আমি তাকে পাল্টা তার করলাম। এর অল্প কিছুদিন পর সে আমার কারখানার অফিসঘরে এসে প্রথমবার আমার সঙ্গে করমর্দন করল। আমরা দুজনে ওখান থেকে ফোর্টপিট হোটেলে লাঞ্চ খেতে গেলাম।

মনে হয়, সেই ভোজের সময় চার্লি আমার যোগ্যতা যাচাই করছিল। সে আমাকে বেশি কিছু বলেনি, তবে একজাতের মানুষ আমরা নই বলেই মনে হলো। আমাদের মধ্যে ভদ্রতার অভাব আদৌ ছিল না, কিন্তু ভোজ শেষ না হওয়া পর্যন্ত আমরা সহজ হতে পারিনি।

"ক্রাইসলার, সিগার চাই?"

"হ্যাঁ, আমি 'প্যানেটেলা'* ব্যবহার করে থাকি।"

আমার একথা বলার সঙ্গে সঙ্গেই কালো গোঁফজোড়া বিস্ফারিত করে সে রসোপলব্ধি করল। "তুমি 'প্যানেটেলা' সেবন কর? ভারী মজার কথা। আমিও 'প্যানেটেলা' ব্যবহার করে থাকি যে।" আমরা উভয়েই সিগারখোর; খয়েরী রং-এর সরু সিগারটির প্রান্ত ভাগ পর্যন্ত যখন ভস্মসাৎ হলো তখন আমরা দুজনেই পরস্পর বেশ পরিচিত হয়ে উঠেছি। ন্যাশ আমাকে ফ্লিন্টে বুইক মোটর কোম্পানি পরিদর্শনের আমন্ত্রণ জানাল।

কোম্পানি ছেড়ে যাতে না যাই এমনভাবে ম্যাকনটন আমাকে বুঝাতে চেষ্টা করল। তখন আমি বছরে ৮ হাজার ডলার বেতন পাচ্ছিলাম, সে বাড়িয়ে করল ১২ হাজার। মাসে হাজার ডলার। এই বেতনবৃদ্ধির চিন্তামাত্র আমার স্ত্রী ও আমি তো মোহাবিষ্ট। শিকাগো গ্রেট ওয়েস্টার্ণ রেলওয়েতে চাকরি ছাড়ার সময় আমি যে মাইনে পেতাম, এ প্রায় তার সমতুল্য। যা হোক, বিশেষ কৌতূহল ও আগ্রহের সঙ্গে আমি বুইক মোটর কোম্পানিতে গিয়ে মিঃ ন্যাশের সঙ্গে ঐদিন সময়মত সাক্ষাৎ করেছিলাম।

---

* বেলভেডিয়ার শ্রেণীর সিগারের চেয়ে এজাতের সিগার দৈর্ঘ্যে ও প্রস্থে কিছুটা ছোট ও সরু।

করমর্দন করার পাঁচ মিনিটের মধ্যেই আমি চার্লির ওখান থেকে বিদায় নিলাম। সে বলল, "তোমাকে আমি পাশ দোব। তা'তে সব জায়গাতেই যেতে পারবে। আগামী কাল বিকাল পর্যন্ত ওখানকার সব কিছু দেখেশুনে নাও। দুপুরের খাওয়াদাওয়ার পরই চলে আসবে, সমস্ত কথাবার্তা পাকাপাকি করা যাবে।"

যে অপরিসর হোটেলে সে যেতে বলল, আমি সেখানে গিয়ে ন্যাশের ব্যবস্থিত ঘরে ব্যাগ রাখলাম, তারপর মোটর কারখানার আঁতিপাতি খুঁজে দেখতে বেরিয়ে পড়লাম।

সবকিছু দেখেশুনে তো আমি তাজ্জব। অবশ্য আমি যন্ত্রবিদ; তবু কর্মীদের দিয়ে কাঠের কাজ করার ব্যবস্থা দেখছিলাম। গাড়ীগুলোব কাঠামো তক্তায় তৈরী হচ্ছিল। একটা বড় ছুতোরশালায় লম্বা ও চওড়া পপলারের তক্তা 'স্টীমের' উনুনে নানা আকাবে বাঁকান হচ্ছিল। কাঠের কাজে এরা চমৎকার দক্ষ; কারণ অধিকাংশ কর্মীই যানবাহন নির্মাণকারী। কিন্তু তাদের ধাতুর কাজে উন্নতির যথেষ্ট অবকাশ ছিল। এরূপ অসংখ্য কাজের সুযোগ এখানে রয়েছে; আমি তো আগ্রহে অধীর হয়ে আত্মগত ভাবেই বলতে লাগলাম, "এখানে কর্তা হলে কত কাজই না করা যাবে!"

চার্লি ন্যাশের অফিসকক্ষে প্রবেশের সঙ্গেই সে অপলকনেত্রে আমার দিকে চেয়ে রইল, "তোমার কী মনে হচ্ছে?"

"মিঃ ন্যাশ, এখানে আমি আসতে চাই। মনে হয়, এ কারখানায় আমার প্রয়োজন রয়েছে। এ কাজে আর এ কোম্পানিতে আসতে সত্যই আমি উৎসুক।"

"বেশ, কিন্তু বড় তাড়াতাড়ি মনস্থির করলে।"

"মনস্থির করার মতো যথেষ্টই তো দেখলাম।"

"কী দেখলে? যথা?"

"যানবাহনের 'প্যানেলে' রং করার মতোই কর্মীরা প্রতিটি গাড়ীর কাঠামো, হুইল ও যন্ত্রপাতিতে (শেসিস) রং করছে। আমি নিজে গাড়ী চালিয়ে থাকি।

আমি জানি, নতুন গাড়ী কিনে বাড়ী পৌঁছাবার পথেই 'শেসিসের' নিম্নাংশ কাদায় কাদাময় হয়ে যায়; তারপর আর কেউ কী অবস্থা হলো, তা চেয়ে দেখে না।"

শেষে সে বলল, "ক্রাইসলার, কী বেতন তুমি চাও?"

"মিঃ ন্যাশ, এই তো সবে আমার বেতন বাড়ল। পিটসবার্গে ম্যাকনটনকে আমি বললাম যে আমি আর একটা চাকরী নিচ্ছি; সঙ্গে সঙ্গেই সে আমার বেতন বছরে ৮ হাজার থেকে ১২ হাজার ডলার করে দিল।"

একথা শুনবার সঙ্গে সঙ্গে চার্লি ন্যাশ অন্য কাজে মনোনিবেশের জন্য প্রস্তুত হল। আমার প্রতি আগ্রহ তার চলে গিয়েছিল। গাড়ীর চাকার টায়ার হাওয়াশূন্য হলে যে অবস্থা হয়, চার্লি ন্যাশের অবস্থাও তেমনি ধারা মনে হলো, সে যেন ভেঙ্গে পড়েছে।

"আমাদের কাজে এত মোটা মাইনে দেওয়া হয় না।" কথা বলবার সময় তার মাথা এক দিক থেকে আর এক দিকে দুলতে লাগল। সে সত্যই দর কষাকষি করছিল না; সে সময়ের অবস্থাই এই। এর হেতুও অবশ্য ছিল। ১৯১১ সালে ফ্লিণ্টেবছরে ১২ হাজার ডলার খুবই মোটা বেতন বলে গণ্য হোতো। আমি বহিরাগত; সে আমাকে জানত না। কিন্তু আমি এ সুযোগ ছেড়ে দিতে নারাজ।

"মিঃ ন্যাশ, আমাকে কত মাইনে দেবেন?"

কিছুক্ষণ চিন্তা করে সে ঠোঁট খুলল। কিন্তু মাথা চুলকাতে লাগল। আমার জীবনের বিচিত্র ঘটনা টুকরো টুকরো করে হয়ত সে চুলের নীচে আঁক কষছিল। বছরে আমার মাইনে ১২ হাজার ডলার; আমাকে ভাঙ্গিয়ে আনতে হলে নিশ্চয়ই আরও বেশী টাকার লোভ দেখাতে হবে। হঠাৎ সে সোজা হয়ে বসল, বলল, "ক্রাইসলার, বছরে ৬ হাজার ডলারের বেশি দেবার সাধ্যি আমাদের নেই।"

"মিঃ ন্যাশ, আমি এতেই রাজি।" সে ভ্যাবাচাকা খেয়ে গেল। এর পর তিন মাস যেতে না যেতেই আমাদের মধ্যে বন্ধুত্ব প্রগাঢ় ও অকৃত্রিম হয়েছিল। প্রকৃতপক্ষে এই বন্ধুত্ব জীবনব্যাপী। চার্লি চমৎকার মানুষ।

ছয়

সজ্ঘাত

পিটসবার্গে আমাদের চতুর্থ ও সবকনিষ্ঠ সন্তান জ্যাক ক্রাইসলারের জন্ম হ'ল। আমি মিশিগানে যাবার জন্যে আগ্রহাকুল হয়ে উঠেছিলাম, কিন্তু আমার স্ত্রী ও শিশু-সন্তান একটু সুস্থ না হয়ে ওঠা পর্যন্ত আমি এখানেই থেকে গেলাম।

ভবিষ্যতের উজ্জ্বল সম্ভাবনাময় চিত্রেও আমার মনে উত্তেজনা জাগল না, আমি বিষণ্ণ হলাম। যা কিছুই হোক, তখন পর্যন্ত আমি সারাজীবন ইঞ্জিন নিয়ে কাটিয়েছি, ইঞ্জিনকে ভালবেসেছি। এর যান্ত্রিক গঠনকৌশল সত্যই অদ্ভুত। বুইক কোম্পানিতে যোগদানের সিদ্ধান্তের ফলে আমাকে সম্ভবত চিরকালের জন্যে রেলইঞ্জিন ও রেল-কর্মচারীদের সঙ্গ সুখ থেকে বঞ্চিত হতে হবে। যখন এ উপলব্ধি আমার হলো, তখন চিত্ত অনুতাপদগ্ধ হতে লাগল। এ অনুভূতি ছাড়াও আমাকে আর একটা বিষয়েও বিশেষ অবহিত হতে হয়েছিল। মাত্র অল্পদিন প্রতিষ্ঠিত ও কিছুটা অপরিণত শ্রমশিল্পে সর্বোচ্চ স্তরের চাকুরীতে সুপ্রতিষ্ঠিত হয়েছিলাম, এখানকার পদমর্যাদা ও আরাম থেকে আমার স্ত্রী ও ছেলেমেয়েদের সরিয়ে নিয়ে যাচ্ছি, এ চিন্তাও আমাকে কম বিব্রত করেনি। কিন্তু নতুন সুযোগলাভে আমি উদ্দীপ্ত হয়ে পড়ি। অগ্রণীর সুযোগলাভে আমাদের পূর্বপুরুষগণ যেমন উদ্দীপনা বোধ করেছেন, তেমনি অধীর আগ্রহ আমার মধ্যেও জেগেছিল। এ উদ্দামতাই পূর্বগামীদের একদা সমুদ্র পেরিয়ে সভ্যতার চিহ্নহীন আমেরিকায় উপস্থিত হতে, উত্তর দিকে অগ্রসর হয়ে কানাডা যেতে ও আরও পশ্চিম দিকে কানসাসের সমতল প্রান্তরে পৌঁছুতে শক্তি জুগিয়েছিল। আমিও ফ্লিণ্ট যাত্রাকালে অনুরূপ ধরণের শিহরণ বোধ করেছিলাম।

সত্যই অতি সুসময়ে আমি মোটরযান উৎপাদনক্ষেত্রে প্রবেশ করেছিলাম। ঐ বছর ডেটনে চার্লস এফ কেটারিং একটা ক্যাডিল্যাক গাড়ীতে 'সেলফ স্টার্টার' বসিয়ে ডিট্রয়েটে হেনরি এম লেল্যাণ্ডের নিকট পাঠান। বৈদ্যুতিক 'স্টার্টিং', বৈদ্যুতিক আলো ও চুম্বক-খণ্ড হতে বিচ্ছুরিত বিদ্যুৎকণায় ইঞ্জিনের গতিসঞ্চারের ব্যবস্থায় এই শ্রমশিল্পে নিযুক্ত প্রত্যেকের কল্পনা উজ্জীবিত হয়ে উঠে। এর পর পুরুষের মতো অক্লেশভঙ্গিতে মেয়েরাও তো গাড়ী চালাতে পারবে! মোটরযানের অভাবিত সম্ভাবনা সম্পর্কে যেসব ভবিষ্যদ্বাণী করা হয়েছিল, সেসময় হতে তার সবই সত্যে পরিণত হতে শুরু হলো।

এ সত্ত্বেও অধিকাংশ মোটরযান উৎপাদনের খরচ খুবই বেশি পড়ছিল। এর কারণ নির্ণয়ে আমি উদ্যোগী হলাম, উপর্যুপরি বারকয়েক বাজার তেজী হওয়ায় এই শিল্প গড়ে ওঠে। কিন্তু কোন কোন কোম্পানি অর্থের মারাত্মক অপচয় করছিল, আবার কেউ বা অপচয় রোধের উপায় জানতো না, এজন্যেও অর্থনাশ হচ্ছিল। এ কারবারে প্রায় সকলকেই সব কাজ তাড়াহুড়া ক'রে করতে হ'ত। যেমন, কোনো কোম্পানি কোনো রকমের নতুন কারখানা গড়ে তুলবার অভিলাষী হলে কর্তৃপক্ষস্থানীয় কোন ব্যক্তি ঐ কারখানা দ্রুত গড়ে তুলতে বলবেন —এটা একরকম অবধারিত।

বুইক কোম্পানিতে ওয়ার্কস ম্যানেজাররূপে চাকরি নেবার ঠিক পরই আমি আংশিক কাজের তালিকা (Piecework Schedule) চাইলাম। আমার দিকে কেরানি ফ্যালফ্যাল করে তাকিয়ে রইলেন।

"আংশিক কাজের তালিকা। কারখানায় কর্মরত এই সব লোককে আংশিক কাজের ভিত্তিতে মাইনে দেওয়া হয়। কিন্তু কাজের তালিকা কোথায়?" আমার গলা চড়ায় কিছুটা মৃদু গুঞ্জন চলল, কিন্তু কেউ-ই এজাতীয় তালিকা পেশ করতে পারল না। আর অফিসেও এমন কোন তালিকা পাওয়া গেল না। কাজেই আমি তাড়াহুড়া করে অফিস-বাড়ী ছেড়ে স্ট্যাম্পিং কারখানায় গেলাম।

আমার সেখানকাব সহকারীর সঙ্গে ক্রমশঃ আলাপপরিচয় হচ্ছিল, বেশ অনুগত লোক। "তোমার অফিসে আসবে কি? আংশিক কাজের রেকর্ড দেখতে চাই একবার"—তাকে বললাম। সেসময় বুইক কারখানায় সম্ভবত তিন চার হাজাব লোক কাজ কবছিল, আর 'স্ট্যাম্পিং' বিভাগ তো মানুষ ও যন্ত্রে পূর্ণ।

"পিসওয়ার্ক বেকর্ডের কথা বলচেন তো? নিশ্চয়? ওতো এখানে আমার পকেটেই রয়েছে।" আমাকে দেখাবাব জন্যে সে ছোট এক গোছা কাগজ টেনে বার কবে খুলল। সে রেকড দেখে সদয় হবাব মতো কিছুই নেই। আমার জ্ঞাতব্য বিষয় ওতে আদৌ কিছু ছিল না।

আমেরিকান লোকোমোটিভের আলেঘেনি কারখানায় ইঞ্জিন-নির্মাণের কাজের জন্যে ৪০ হাজাব ডলাব বা এব কাছাকাছি একটা পরিমাণের বেশী ডাক দেওয়া চলত না। কারণ, কোনও কাজ পেতে হলে টেণ্ডার পাঠানোব সময় সবচেয়ে কম খরচে কাজটি করে দেবাব ডাক দিতে হবে, অথচ তা থেকে আবার লাভও করতে হবে। এভাবে কাজ করতে হলে একটা সামান্য ছিদ্র করতে কত পেনি খরচ হচ্ছে অথবা খুব ছোট খাট ঢালাই-এর খরচই বা কত হবে, তা খুব ভালভাবে জানা থাকা দরকাব।

আমাদের ইঞ্জিনেব কাজ সবই নিযমমাফিক করা হ'ত, কিন্তু তা আদৌ সহজ ছিল না। আমাদের আনুমানিক হিসাবের ভিত্তিকে সম্পূর্ণ ত্রুটিহীন করবার জন্য 'স্লাইড রুল' ব্যবহার করতাম, নমুনা-নির্মাণকারীর কাজ কখন শেষ হবে, বয়লাব-মেকার, ট্যাঙ্ক-মেকার, মোল্ডাব, যন্ত্রবিদ ও অন্যান্য সমস্ত কর্মী তাদের বিভিন্ন কাজ শেষ করে ইঞ্জিনের বিভিন্ন অংশ নিয়ে প্রস্তুত হলে সিলিণ্ডার ঢালাই-এ কত দিন লাগবে, তার সঠিক তথ্য আমাদের জানতে হবে বলে আমবা অনুভব করেছিলাম। খুবই সৌভাগ্যের কথা, সে সময়কার সমস্ত বিভাগের প্রত্যেকটি খুটিনাটির শ্রমসাধ্য হিসাবনিকাশ রাখতে পারতাম ব'লে আমরা এর দৌলতে একটি ইঞ্জিন নির্দিষ্ট দিনে শেষ করার

কথা দিয়ে প্রতিশ্রুতি পূরণ করতে পারতাম, অধিকন্তু আমরা কম দর দিয়েও কোম্পানির লাভ করিয়ে দিতাম। এমনকি পিটসবার্গে কাজ করার আগেও আমরা কডায়গণ্ডায় উৎপাদনের খরচের প্রতি লক্ষ্য রাখতে বাধ্য হতাম। রেলকারখানায় ইঞ্জিন তৈরী শুরু করাব আগে আমাদের কাঁচা মালের খরচ আর শ্রমের মোট পরিমাণ জানতে হ'ত।

কিন্তু ফ্লিণ্টে রোজ একটা দুটো নয়, বহু মোটরযান তৈয়ার করছিলাম। কাজেই এর পর থেকে আমরা বুইকে আংশিক কাজের ভিত্তিতে তালিকা রচনা করেছিলাম—যার যথেষ্ট মূল্য ছিল।

বুইকে বহু সুদক্ষ লোক ছিলেন, এঁদের অন্যতম চেট স্মিথ, তিনি উৎপাদন বিভাগেব ম্যানেজাব হয়েছিলেন। একদিন সপ্তাহ দুই পর আমরা দু'জনে একটা কক্ষে কাজকর্ম দেখছিলাম, ওখানে 'শেসিসের' পর 'শেসিসেব' রূপায়ণ হচ্ছিল। সে সময় বুইক কোম্পানি দৈনিক ৪৫টি করে মোটর গাডী তৈয়ার করছিল। আব হেনবী ফোর্ড করছিল একশ'টি করে, কিন্তু পর বছর অর্থাৎ ১৯১৩ সালে রোজ হাজাবটা গাডী তাব কারখানায় তৈয়ার হয়।

একটা বড ইটেব তৈরী ইমারতে বুইকের 'শেসিস' রূপায়ণের কক্ষটি অবস্থিত ; দৈর্ঘ্যে ও প্রস্থে ওর আয়তন যথাক্রমে ৬০০ ফুট ও ৭০ ফুট। ছাদটি কাঠের থামের ওপর ভব দিযে দাঁড়িয়ে, থামগুলো ২০ফুট অন্তব অন্তর পোতা। গাডীর কাঠামোর দীর্ঘ সাবি, যান্ত্রিকের কাজের বেঞ্চির চেয়ে উঁচু নয়। ঐগুলোর ওপর প্রত্যেক নতুন বুইকের 'শেসিস' খাপ করা হবে। একটা কাঠামোর বিভিন্ন অংশ নিয়ে চার জন লোক আসবে ও সবগুলোকে দুইটা প্রকাণ্ড হাতুড়ির ঘা মেরে বণ্টু দিয়ে আটকে দেবে। তাবপর আসবে চক্রদণ্ড নিয়ে অন্যান্য লোক, তারা ঐগুলো যথাস্থানে বিন্যাস করবে। অন্যান্যেরা স্প্রিং ঝুলিয়ে দেবে। তারপর কর্মীরা আর একটা টেবিলে গিয়ে কাজ সুরু করবে, চিত্রকরগণ শেসিসে রং লাগাতে লেগে যাবে। শিরিষ কাগজ দিয়ে পালিশ করার পর কাঠামোতে রং করার ব্যবস্থা, কিন্তু এটা একমেটে। প্রথমবারের আস্তরণ ১২ঘণ্টার কমে

শুকোবে না। পরদিন আবার শিরিষ কাগজ যোগে দ্বিতীয়বার কাঠামো পালিশ ও রং করা। ১২ঘণ্টা কাল শুকোবার পর শিরিষ কাগজ দিয়ে আলগোছে আবার পালিশ ও শেষবারের মতো চকচকে করার জন্যে বার্ণিশের ছোপ লাগান। এর অর্থ, আরো বার ঘণ্টাকাল বেশি শুকানো। কর্মীরা কামরা তৈরির কারখানায় রং লাগানর বিদ্যা আয়ত্ত করেছে। এসব কাজ সুষ্ঠুভাবে করিয়ে নেওয়া হবে বলে স্টরো ও চার্লি ন্যাশ আমার কাছে আশা করেছিলেন।

"চেট, এ সবই ভুল দেখছি। চারদিনের পরিবর্তে দু'দিনের মধ্যেই শেসিসের গড়ামাঠা শেষ করে দিতে হবে।"

"সেভাবে কাজ করলে আরও বহু গাড়ী তৈয়ার করতে পারা যায়।"

"নিশ্চয়। আমাদের উৎপাদনক্ষমতা দ্বিগুণ করতে পারি। এজন্যে আমাদের আরও ইমারত ও আরও বহু লোকের প্রয়োজন হবে।"

শিরিষ কাগজের পালিশ ও বর্ণাঢ্য রং এর আস্তরণের সমারোহ কমিয়ে দেবার ব্যবস্থা হলো, কারণ ধাতুকে আমরা যেন কাঠের মতো ব্যবহার করছিলাম। কেউ এবিষয়ে বিতর্কে প্রবৃত্ত হলে আমরা জবাবে বলতাম: "বেশ তো, শেসিসের ভেতরকার অংশগুলোকে অত পালিশ করার দরকার কিছু আছে কি? ঐগুলো কি বৈঠকখানায় থাকবে? প্রথম ব্যবহারের দিনই তো রাস্তার কাদায় কাদাময় হয়ে যাবে।" অবশ্য সে সময় সহরের বাইরে খুব অল্পই সড়ক ছিল, বেশির ভাগই মেন গ্রাম্য-রাস্তা।

এহেন পরিবর্তনের ফলে 'শেসিস' গড়নে আমাদের দু'দিন বাঁচল, আর দিনকয়েক নতুন ব্যবস্থা অনুযায়ী কারখানার অন্যান্য অংশের উৎপাদন ব্যবস্থাতেও পরিবর্তন সাধনে আমাদের কর্মব্যস্ত থাকতে হলো। ছ'মাসের মধ্যে নতুন পদ্ধতি অনুযায়ী 'শেসিস' তৈরীর ব্যবস্থার প্রবর্তন হলো। কিছুটা তাপাধিক্য ঘটিয়ে আধ দিনের মধ্যেই দুটো রং-এর আস্তরণ শুকোবার ব্যবস্থা হয়। এ-ভাবেই বুইক-কারখানার কর্মপদ্ধতির উন্নতি ঘটে, ব্যয়াধিক্য কমে

যায়। আমার রেল কামরা নির্মাণ কৌশলকে মোটরযান তৈয়ারীর কাজে প্রয়োগ করার পদ্ধতি উদ্ভাবনের জন্য প্রতি মিনিট সময় ব্যয় করতে লাগলাম। উৎপাদন ব্যবস্থায় বদবদলের ফলে রোজ ৪৫টি গাড়ী হতে ৭৫টি গাড়ী তৈরী হতে লাগল, অথচ জায়গা প্রায় একই, কিন্তু অর্থের সাশ্রয় হলো প্রচুর। আমরা জানতাম, অপচয়ের সূত্র খুঁজে বের করতে পারলেই অবস্থা উন্নততর হবে।

যে কক্ষে প্রতিটি 'শেসিস' তৈয়ার হচ্ছিল, সেখানেই উৎকৃষ্টতর কর্মপ্রণালীর উদ্ভাবন করা হলো, আগে প্রত্যেক কর্মীর যাতায়াত পথেই একটা করে থাম ছিল, ঐগুলো সরিয়ে দিয়ে শক্ত ঠেকনার ওপর ছাদটা স্থাপন করা হলো। সম্ভবত বছরখানেক পর আরও একটা অভাবনীয় উন্নতি আমরা ঘটালাম। সমস্ত ঘরময় নানা রকম টেবিল ছড়িয়ে না রেখে শুধু দৃঢ় দন্ত-নির্ভর চারপাঁচটা টেবিল রাখা হল, সামনে রইল বেঞ্চিগুলো।

এসব ছাড়িয়ে বিরাট কক্ষের অপর প্রান্ত পর্যন্ত প্রসারিত একটা কাঠের আধার, ২"×৮" আয়তনের এক জোড়া রেলরাস্তা। চক্রদণ্ড, স্প্রীং ও চাকা জুড়ে দিয়ে 'শেসিস' এর গঠন সম্পূর্ণ হলে টেবিল হতে ওটাকে মেঝের রেলরাস্তায় নামিয়ে দেবার জন্য একটা উত্তোলক শেকল ব্যবহার করা হতো। তারপর হাতেহাতে ঠেলে গণিয়ে নেবার ব্যবস্থা, দু'জন লোক 'ফেণ্ডার' বসাত, অন্যান্য কর্মীরা গ্যাস ট্যাঙ্ক যোগ করত এবং সবশেষে 'শেসিসে'র ওপর গাড়ীর কাঠামো স্থাপন করা হতো। এ ভাবে মোটর নির্মাণ সুরু করার সঙ্গে আমরা ব্যাপকহারে মোটর উৎপাদন চালু করলাম, অবশ্য এর বছর কয়েক আগেও 'ব্যাপক উৎপাদনের' কথা লোকের মুখে শুনা যেত। সংজ্ঞার বিষয়ে মাথা না ঘামিয়ে আমরা ঠিক একাজই সম্পন্ন করছিলাম।

গাড়ীর বিভিন্ন অংশ এক সাথে জুড়ে দেবার আগেই আমরা রং দেবার ব্যবস্থা করেছিলাম, এভাবে অন্যান্য কর্মীর হাত জোড়া না রেখেও রঙীন বহু অংশ ব্যবহারের জন্যে তৈরী রাখতাম। তারপর বায়ুর চাপ ব্যবহার করে রং

ছড়াবার উপায়ও উদ্ভাবন করা হলো, এটা 'অ্যাটোমাইজারের' সাবেক তাত্ত্বিক-নীতি। একের পর এক আমরা উন্নততর কৌশল অবলম্বন করে শেষ পর্যন্ত এই একটি কক্ষের ভেতরই পঁয়তাল্লিশটির স্থলে প্রতিদিন দু'শ করে মোটরগাড়ী তৈয়ার করতে আরম্ভ করলাম।

আমাদের এই কার্যপদ্ধতি চালু হবার পর হেনরী ফোর্ড এদিকে কাজ আরম্ভ করেন এবং সর্বপ্রথম 'চেন কনভেয়র' প্রবর্তন করেন। আমরা পরে সবাই ঐ যন্ত্র ব্যবহার করেছি। হাতে হাতে লাইন বরাবর গাড়ীগুলোকে ঠেলে দেবার আর প্রয়োজন হতো না, মোটর তাড়িত 'চেন-কনভেয়র' দিয়ে ঐগুলো আপনা হতেই চলাচল করতে পারত।

আজকাল মোটর গাড়ীর কারখানায় গেলে নানা অংশ প্রায় অক্লেশে ও নির্ঝঞ্ঝাটে এক স্থানে সমাবেশ করা হচ্ছে দেখা যাবে; তা' ছাড়া যেটা পনের মিনিট আগেও নেহাৎই কাঠামো মাত্র ছিল, তা' পনের মিনিট পরই নিজ শক্তিচালিত—গ্যাস ও তেলভর্তি এক পুরা গাড়ীতে রূপান্তরিত হয়ে যায়। এর সঙ্গে আগের অবস্থাটা তুলনা করা যাক, তখন এক 'শেসিসের' বিভিন্ন অংশ জোড়া দিতেই চার দিন লেগে যেতো। ১৯১২ সালের ব্যয়বহুল এক মোটর গাড়ীর কথাই ধরা যাক, এর সঙ্গে ১৯৩৭ সালের সবচেয়ে কম দামী গাড়ীর তুলনা করুন। বিশ্বাস করুন, দেহের শ্রম দিয়ে ও মস্তিষ্ক খাটিয়ে আমাদের মতো যারা মোটর গাড়ী শিল্পের জয়যাত্রায় আত্মনিবেদন করেছিলেন, তাঁদের কাছে বিগত ২৫ বছর কাল তো রীতিমত আনন্দ শিহরণের সময়।

আমার বুইকে যোগ দেবার প্রথম দিকে মালমশলার জন্য প্রতীক্ষারত যে কোন কর্মীর উৎপাদনে প্রভূত উন্নতির অবকাশ ছিল।

"কী বন্ধু, ব্যাপার কি?"

"এই সব 'ক্র্যাঙ্ক-স্যাফট' যথেষ্ট দ্রুত ঘুরছে না। আমার আধা সময়ই যে প্রতীক্ষায় থেকে নষ্ট হচ্ছে।" এই হলো উত্তর। আবার 'ক্র্যাঙ্ক-স্যাফট' জোরে ঘুরাবার ব্যবস্থা হবার পরই নতুন আর একটা গলদ বার হয়ে পড়ত।

যা হোক, প্রতিটি নতুন জিনিষই এক একটা আবিষ্ক্রিয়া। সমস্যা সৃষ্টি ও দূর হবার সঙ্গে সঙ্গেই হয়ত আরও কুড়িটা সমস্যা দেখা দিত। কনভেয়র লাইনের ওপর মোটরের নব রূপায়ণ চলতো; তারপর চক্রদণ্ড, ক্র্যাঙ্ক-স্যাফট ও ক্যামস্যাফটেরও একই দশা। কিছু কাল আগেও এরূপ কাজের জন্যে মানুষকে প্রভূত দৈহিক শ্রম করতে হতো। কিন্তু এখন কর্মীরা যন্ত্রের সাহায্যে ইচ্ছামত কাজ করিয়ে নিচ্ছে।

নিরন্তর আমাদের চাহিদার জন্যে মেশিনটুল শিল্পেরও সমৃদ্ধি ঘটে। আমাদের অফিসে এখন এ শিল্পের সেলসম্যানের দেখা পাওয়াই ভার। তাঁকে যদি বলা হত: "দেখুন, আমাদের একটা যন্ত্রের প্রয়োজন। ঐটে দিয়ে—;" সঙ্গে সঙ্গে তিনি পেন্সিল বার করে আমাদের প্রয়োজনীয় বস্তু লিখে নিতেন। নিজের কারখানায় গিয়ে তিনি ইঞ্জিনিয়ারদের সমস্ত বিষয় বুঝিয়ে দিলে ইঞ্জিনিয়ারগণ দ্রুত বাঞ্ছিত যন্ত্র তৈয়ার করতেন, আবার কখনো বা মাসের পর মাস এমনকি বছর ধরেও সে যন্ত্রের পাত্তা মিলতো না। এভাবেই আমাদের উভয়েরই উন্নতি ঘটতে থাকে, আমরা উভয়েই উন্নততর যন্ত্র প্রবর্তনে সচেষ্ট থাকি। পরিশেষে ইস্পাত শিল্প, মেশিনটুল শিল্প ও দক্ষিণাঞ্চলের তুলা ক্ষেত্তে বিবর্তনমূলক পরিবর্তন ঘটতে থাকায় কাঁচা মাল সরবরাহ সহজ হয়ে এল। আমরা বিশ্ববাসীর দৃষ্টি আকর্ষণ করলাম। পৃথিবীর ইতিহাসে এই প্রথমবার আমরা বেশ বিরাট আকারের যন্ত্র নির্মাণে ব্রতী হয়েছিলাম, প্রত্যেক মানুষই যার সম্ভাব্য ক্রেতা।

চার্লস ন্যাশ বুইকের প্রেসিডেন্ট হবার জন্য ফ্লিণ্টের ডুরাণ্ট-ডর্ট ক্যারেজ কোম্পানির সংশ্রব ছেড়ে দিয়েছিলেন। তখন মোটর শিল্পের যে অবস্থা, তা'তে জেনারেল মোটরস চালাবার যোগ্যতা তাঁর যথেষ্টই ছিল। সহরবাসীর মধ্যে তাঁর যথেষ্ট নামডাক, উইলিয়াম সি ডুরাণ্ট সত্যই জেমস জে ষ্টরোর কাছে তাঁকে সুপারিশ করে বুদ্ধিমানের কাজ করেছিলেন। স্টরো অর্থবিনিয়োগকারী-দলের প্রতিনিধি। ১৯১০ সালে মোটরশিল্পে আত্মনিয়োগ করার সময় ন্যাশ

এবিষয়ে হয়ত সামান্যই জানতেন, কিন্তু লোকজনকে দিয়ে কিভাবে কাজ করাতে হয়, কিভাবে কারখানা চালাতে হয, তা তিনি জানতেন। সর্বোপবি তাঁব আনুগত্য সন্দেহাতীত, তাঁর মত সৎ লোক বিরল। অন্যের টাকা-পয়সা নিয়ে ছিনিমিনি খেলার লোক তিনি নন। কখনো কখনো বুইক কারখানার জন্যে নতুন কোন যন্ত্র কিনতে বলালে তিনি খরচের রাশির ওপর বুড়ো আঙুল টিপলে বুঝতাম তিনি অনিচ্ছুক। তখন তাঁকে বলতাম, ছিপিহীন পিঁপের চেয়েও আপনি বেশি কড়া মানুষ। ছোট ছেলের ঢং-এ তাঁকে অনুনয় করে বলতাম, "চার্লি, তোমাব উপার্জিত প্রথম নিকেলখানা দেখাও না। মিঃ স্টরো বলেন, তুমি কোথায় লুকিয়ে রেখেছ।"

১৮৮৬ অথবা '৮৭ সাল, বিলি যানবাহন ব্যবসাযে প্রবৃত্ত হন। এসময় ন্যাশ ডুরাণ্ট কারখানার সঙ্গে সংশ্লিষ্ট। বালকবয়সে প্রথমে তিনি মিশিগ্যানের জনৈক কৃষকের ফরমাস খাটতেন, তারপর তিনি ফ্লিণ্ট এ যান এবং হোয়াইটিং ও বিচার্ডসন নামীয় এক লোহালক্কড়ের কারবারে একটা চাকরি জুটান। চার পাশে তাঁর মতো একজন কাজের লোক দুর্লভ, কৃষি যন্ত্র স্থাপনে তাঁর স্বাভাবিক দক্ষতা। আবার ঐ কোম্পানির কৃষি যন্ত্রপাতির এক বিরাট ব্যবসায় ছিল। কঠোর পরিশ্রমী কর্মী তিনি, বিলি ডুরাণ্ট তাঁর কর্মক্ষমতায় মুগ্ধ হলেন।

"ন্যাশ, কারখানার কাজ তোমার পছন্দ হবে?" চার্লি বললেন যে, পছন্দ হবে বলেই তো তার মনে হয়। ডুরাণ্ট ১ ডলার ২৫ সেণ্ট রোজে তাকে কামারশালায় নিযুক্ত করলেন। মাত্র দিন কয়েক কাজ করেই তিনি ডুরাণ্টকে আবার ধরলেন।

"মিঃ ডুরাণ্ট, কামার মিঃ ম্যাক কুটনের হ'যে আমি এখন লোহা পেটানোর কাজ করছি; কিন্তু এতে আমার সময় নষ্ট হচ্ছে। আপনি তো ছোট একটা বিদ্যুৎচালিত হাতুড়ি আনতে পারেন। এতে ৩৫ ডলারের বেশি খরচ পড়বে না। আর এক মাসে যে পরিমাণ লোহা পেটানো আমার দ্বারা সম্ভব, এটার সাহায্যে একদিনেই তার চেয়ে বেশি পেটানো যাবে।"

বিলি হাতুড়ি কিনে এনে চার্লিকে অন্য একটা কাজে লাগালেন। পরে তিনি ড্রিল প্রেসে কাজ করেন; কিন্তু মাথার ওপরকার স্প্রিং-এর সঙ্গে তিনি ড্রিল প্রেসটা টেনে বেঁধে ঐটেকে পাদানি দিয়ে কাযক্ষম করে তোলেন। উভয় হাতকে মুক্ত রাখার জন্যই এ ব্যবস্থা। ফলে তাঁর পূর্ববর্তী লোক সেই ড্রিল প্রেসে যে সময়ে যত গরুর গাড়ীর বেড় তৈরী করত, যুবক ন্যাশ সে সময়েই তার পাঁচ গুণ বেশী বেড় তৈরী করেন। "চার্লি, আমরা এখানে আর একজনকে নিয়োগ করবো। ছাখো, ছোট কারখানার কাজকর্ম যদি কিছু গুছাতে পার।"—ডুরাণ্ট বললেন।

চার্লি সেখানকার ব্যাধিও চটপট নিরূপণ করে ফেললেন। "তোমার দালাল সস্তায় পেরেক কিনছে, ওগুলো মসৃণ নয়, লোকজনের মুখ কেটে যায়। তা ছাড়া খুব ছোটও বটে, যত না ব্যবহার হয় তার চেয়ে ঢের বেশি মেঝেয় ছিটকে পড়ে যায়।"

দ্রব্যোৎপাদনে চার্লি ন্যাশের সত্যিকারের প্রতিভা ছিল, তিনি ধাপে ধাপে এগিয়ে চললেন। ডুরাণ্ট ও তাঁর বন্ধু জে ড্যালাস ডর্ট একদম শূন্য হাতে যে বিরাট যানবাহন শিল্প গড়ে তুলেছিলেন, তিনি শেষ পর্যন্ত তার উৎপাদন বিভাগীয় ম্যানেজার হয়েছিলেন বছরে এ কারখানায় দেড় লক্ষ করে যান নির্মিত হচ্ছিল। চার্লি ন্যাশ যখন বুইকের জন্যে কর্মে নিযুক্ত হলেন এবং পরে জেনারেল মোটরস এর সভাপতি হয়েছিলেন তখন তিনি বিলি ডুরাণ্টের তরফে নয়, জেনারেল মোটরস-এর জন্য কাজ করছিলেন। তাঁরা সব বিষয়ে একমত ছিলেন না। তবে ন্যাশ ও সহকারীর মধ্যে বহুলাংশে মতৈক্য হতো। যা হোক এর বছর কয়েক পর আমার জীবনে বিলি ডুরাণ্টের প্রবেশ।

বুইক কোম্পানিতে তিন বছর কাল ওয়ার্কস ম্যানেজাররূপে কাজ হলো; কিন্তু কাজ আরম্ভের সময় যে মাইনে আমার ছিল, এখনো সেই মাইনে-ই। ফ্লিণ্টের তেজী সহরে একমাত্র আমিই প্রায় ব্যতিক্রম; কারণ অন্যের তুলনায় আমার রোজগার ছিল কম, অথবা দেখাতো কম।

এখানকার কার্য-নির্বাহকারী ব্যক্তিরা একটা ডেস্ক ও বড় একটা টেবিলের মাঝামাঝি ঘূর্ণায়মান চেয়ারে বসতেন। একদিন ন্যাশের অফিসে গিয়ে তাঁর টেবিলের ওপর আমাব কনুই রাখলাম।

"চালি, বছরে আমাকে ২৫ হাজাব ডলার দিতে হবে।"

"ওয়াল্টার!" যেভাবে তিনি নাম উচ্চারণ করলেন, তা'তে এ প্রায় চীৎকারের সামিল।

"আর চার্লি, কোম্পানির অবস্থা চমৎকার, ভালই চলছে। বুইকে তো বেশ লাভ হচ্ছে।"

"ওযাল্টাব—"

"আমার বক্তব্য শেষ করতে দাও। একথা বলাব আগে বহুকাল প্রতীক্ষা কবেছি। এখানে আসাব সময় বছবে ১২ হাজার ডলার মাইনে পাচ্ছিলাম, কিন্তু মাত্র ছ'হাজার ডলার বেতনে আমি এখানে আসি। তোমরা তো আমার বেতন বাডাওনি। বছরে আমাকে ২৫ হাজার ডলার বেতন দিতে হবে, নইলে আমি চাকরি ছেড়ে দেব।"

"ওযাল্টার, এব্যাপার নিযে মিঃ স্টরোর সঙ্গে কথা না বললে তো চলবে না।"

আমি আমার নিজের একটা সিগার টানতে টানতে বেবিয়ে এলাম।

দিন দু'য়েকের মধ্যে জানলাম, স্টরো সহরে এসেছেন। ন্যাশ আর স্টরোর মধ্যে সলাপরামর্শ চললো; তারপর খবর এলো, তাঁরা আমাব সঙ্গে চার্লির অফিসে কথা বলবেন।

"ওয়াল্টার, এসব শুনছি কি?"

"তেমন কিছু নয়। কিভাবে এখানে এসেছি, তা আপনি জানেন। আমার আগে বছরে ১২ হাজার ডলার রোজগার ছিল। কিন্তু এখন পাচ্ছি ৬ হাজার ডলাব করে। তিন বছর সমানে হাডভাঙ্গা খাটুনির পর— বছরে ২৫ হাজার ডলার আমাকে দিতে হবে। আর দেখুন—"

"আহা, উত্তেজিত হচ্ছ কেন ওয়াণ্টার।" পোষা ঘোড়ার মতো চাপড়ানো ছাড়া মিঃ স্টরো আর সব কিছুই করলেন। "উত্তেজিত হয়ো না; তুমি তোমার ঐ ২৫ হাজার ডলারই পাবে।"

"অ্যা, হ্যাঁ? বেশ, ধন্যবাদ; আরও একটা কথা: আগামী বছর ৫০ হাজার কিন্তু আমার চাই।" আমার বয়স চল্লিশ হয়েছিল। বাড়ী যাবার পর সত্যিই বেতন বৃদ্ধিতে আমার সন্তোষ হলো। খবরটা স্ত্রীকে দিলাম।

"যাই বলো, জানতাম, তোমার মাইনে বাড়বেই।" তার কথায় একটা যাদু ছিল; এটাই আমি শুনবার প্রত্যাশা করেছিলাম। আমাদের বিবাহিত জীবনে সে কখনো আমার আচারপদ্ধতি পরিবর্তনের জন্যে আমার ওপর চাপ দেয়নি; কখনো আমাকে উত্যক্ত করেনি বা আমার জন্য কোনো কিছু ফেলে রাখেনি। বহু হিসাব নিকাশের পর জীবনে আমি অসংখ্য সিদ্ধান্ত করেছি; কিন্তু ভাল ভাবেই জানি যে, আমার স্ত্রী যেসব বিষয় যোগ্য ও শোভন বলে গণ্য করবে বলে আমার মনে হতো, তাই আমার চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত গ্রহণের মূল হেতু হতো। সেইবার বেতন বৃদ্ধির পরে একদিন আমরা সন্ধ্যার গাউন নিয়ে কথা বলেছিলাম। সে জীবনে নিজেকে বহুভাবে বঞ্চিত করেছে, আমার তো সে কথা অজানা ছিল না।

"আহা, দু'টো বানাও না।" আমি বললাম। কিন্তু সে তার মাথা নাড়লো। আমাদের জীবনে যদি স্থিতি এসে থাকে, আমার স্ত্রী তার জন্যে শতকরা ৭০ ভাগ কৃতিত্ব দাবি করতে পারে।

১৯১৫ সাল; বছরে আমি ২৫ হাজার ডলার করে বেতন পেতে আরম্ভ করেছি। জেনারেল মোটরস-এর পক্ষেও বছরটা খুবই ঘটনাবহুল। আমার বেতনের কিছুটা অংশ দিয়ে কোম্পানির শেয়ার কিনলাম। কিন্তু ইচ্ছা অনুযায়ী কিনতে পারলাম না, যেহেতু দাম হু হু করে চড়ছিল। আর বুইক কারখানাও বিশাল প্রতিষ্ঠানে পরিণত হলো; এখানকার যে কোন কর্মীর এজন্য গর্ববোধ করার সঙ্গত হেতু ছিল। যে ভদ্রলোক বুইকের সুনাম প্রতিষ্ঠিত করেছিলেন,

এবং জেনারেল মোটরস-কে একসঙ্গে যুক্ত করেছিলেন, তিনি আবার কোম্পানিতে ফিরে আসছিলেন, কিন্তু আমাদের কেউ এখবর জানত না। সেই ভদ্রলোক হলেন ডুরাণ্ট, উইলিয়াম সি ডুরাণ্ট,—একজন প্রতিভাধর ব্যক্তি। এলবা হতে নেপোলিয়ানের প্রত্যাবর্তনের সঙ্গে তার পুনরাগমন তুলনীয়, শুধু এবারকার নেপোলিয়নের বিজয়কাল একশ দিনের চেয়েও বেশি দিন স্থায়ী হয়েছিল।

কানসাসে দশ এগার বছর বয়সে যখন আমি খেলাধুলা ও মার্বেল খেলায় মত্ত, ডুরাণ্ট তখন যুবক, ফ্লিন্টে জীবনবীমা ব্যবসায়ে রত। তিনি আমাকে পরে বলেছেন, যখন বছরে তাঁর ন'শো ডলারের মত রোজগার, তখন পণ্য উৎপাদন শিল্পে আত্মনিয়োগের সুযোগ তিনি পান। দু'হাজার ডলার ঋণ করে তিনি কাজ আরম্ভ করলেন, পনেরশ' ডলার দিয়ে একটি শকটনির্মাণকারী কোম্পানির পেটেণ্ট ও আর সব অধিকার কিনলেন, সঙ্গে সঙ্গে তিনি তার অন্যতম বন্ধু জে, ড্যালাস ডর্টের কাছে কোম্পানির অর্ধেক অধিকারগত স্বার্থ বিক্রয় করে দিলেন। চল্লিশ বছর বয়স হবার আগেই বিলি ডুরাণ্ট লক্ষপতি হলেন। কিন্তু তখনও তাঁর ধারণা, তাঁর জীবন আরম্ভ হয়নি। কোন জঘন্য পরিস্থিতিতে বাধ্য হয়ে তাঁকে জেনারেল মোটরস ও তার হাতেগড়া বুইক কোম্পানি ছাড়তে হয়েছিল, এখানে সে কাহিনী বলার উপযুক্ত সময় নয়। কিন্তু এখানকার কর্তৃত্ব হারিয়েও তিনি আর একটা কোম্পানি,—শেভ্রলেকে গড়ে তোলেন। ১৯১৩ সালের এপ্রিলে প্রথম শেভ্রলে গাড়ী তৈয়ার হয়, কিন্তু এর দু'বছর পর তুলনায় নগণ্য শেভ্রলে কোম্পানিই দানবতুল্য জেনারেল মোটরস এর কর্তৃত্বভার গ্রহণের অনুকূলে এক চুক্তিপত্র স্বাক্ষরে অগ্রসর হয়। অবশ্য ডুরাণ্ট জেনারেল মোটরস-এর বহু শেয়ার নিজের ইচ্ছামত ব্যবহার করতে পারতেন। কারণ তাঁর নিজের সাবেক শেয়ার ছাড়া, তাঁর পরিবারভুক্ত অন্যান্য লোকের শেয়ার, ব্যবসাক্ষেত্রে সহযোগিবৃন্দ, পুরাণো বন্ধুবান্ধব ও তাঁর প্রতিভায় আকৃষ্ট ব্যক্তিদের বহু শেয়ার ছিল। প্রথম শেভ্রলে বিক্রী হবার এক বছর আগে ১৯১২ সালে তাঁর পরিকল্পনা রূপায়িত হতে থাকে।

এর তিন বছর পরের ঘটনা; ১৮১৫ সালের ১৬ই সেপ্টেম্বর। বিলি ডুরাণ্ট জেনারেল মোটরস-এর শেয়ার-হোল্ডারদের সভায় উপস্থিত হলেন। দ্রুত ও শান্তভাবে নিজেকে সুপ্রতিষ্ঠিত করে নিয়ে তিনি প্রমাণ করলেন যে, জেনারেল মোটরস-এর প্রতিষ্ঠাতারূপে তিনিই আবার কোম্পানির কর্তৃত্ব লাভ করেছেন; অর্থাৎ শেভ্রলে জেনারেল মোটরস নিয়ন্ত্রণ করে থাকে, আবার ড্যু পণ্ট-এর সহযোগিতায় ডুরাণ্ট নিয়ন্ত্রণ করেন শেভ্রলেকে। শেভ্রলে নামটা সবকিছু বুঝবার পক্ষে উপযোগী নয়; তাই নাম-বিনিময় হয় এবং বিজেতা বিজিতের পদবী গ্রহণ করলো। এজন্যে কোম্পানির মধ্যে আর একটা নতুন বিভাগ সৃষ্টি হলো; বুইক, ক্যাডেলাক ও অন্যান্য তো আছেই। এখন আর একটা নতুন দপ্তরের নামকরণ হলো শেভ্রলে। এ-উদ্দেশ্য সিদ্ধিব জন্য ড্যু পণ্ট কোং-এর ২ কোটি ৭০ লক্ষ ডলার ডুরাণ্ট ব্যয় করেছিলেন।

এ ঘটনার পূর্ববর্তী জুন মাসে মিঃ স্টরো বোড থেকে অবসর গ্রহণ করেন। নিউ ইয়র্কের চ্যাথাম ও ফিনিক্স ব্যাঙ্কের লুই কে, কাউফম্যান তার জায়গায় অর্থসংস্থান কমিটির সভাপতি হন। বিলি ডুরাণ্টের কর্তৃত্বলাভের সংগ্রামে তিনি অসামান্য সহায়তা করেন। স্মরণ আছে, এর অল্প দিন পর তিনি প্রথমবার বুইক কারখানা ঘুরে এন উৎপাদন-প্রণালী দেখে যান। সে সময় থেকেই আমাদের বন্ধুত্বের সূত্রপাত, আর এখনও তা' ক্ষুন্ন হযনি। তিনি এতকাল জেনারেল মোটরস-এর পবিচালক মণ্ডলীতেই রয়েছেন।

ইতিমধ্যে ন্যাশ ও স্টরোকে আমি বুঝিযে ফেলেছিলাম, অন্য কোন ব্যাপারে আমাদের তিন জনেরই একসঙ্গে কাজ করা উচিত। আমরা প্যাকার্ড মোটর কার কোম্পানির যন্ত্রপাতি, এজেন্সি ও অন্যান্য সব কিছু কিনতে চাইলাম। লেনদেন করার জন্যে মিঃ স্টরো ডেট্রয়েটে আসছিলেন। এত নির্বিঘ্নে আপস আলোচনার কথাবার্তা চলে যে লেনদেন একপ্রকার স্থির হয়ে গিয়েছে বলেই আমারা মনে করি। এর পর ১৯১৬ সালের ১লা জুন মিঃ ন্যাশ জেনারেল মোটরস-এর সভাপতির পদ ত্যাগ করেন। আমি বুইকের জেনারেল ম্যানেজার নিযুক্ত হলাম।

একদিন আমার অফিসে উইলিয়াম ডুরাণ্ট এসে উপস্থিত হলেন। জেনারেল মোটরস-এর প্রেসিডেণ্টরূপে তিনি ন্যাশের স্থলবর্তী হয়েছিলেন। এসেই তিনি কাজের কথা পাড়লেন।

"মিঃ ক্রাইসলার,—বুইক মোটর কোম্পানির সভাপতিরূপে আমরা তোমাকে পেতে চাই।"

"মিঃ ডুরাণ্ট, এব্যাপারে তোমার সঙ্গে খোলাখুলি কথা বলাই ভাল। একটা পরিকল্পনা নিয়ে আলাপ আলোচনা হচ্ছে, এটা সফল হলে আমি চাকরি ছেড়ে দেব।"

"এটাই তো বিরাট কোম্পানি। তুমি তো চমৎকার কাজ করছ।"

"মিঃ ডুরাণ্ট, যদি একটা পরিকল্পনা রূপায়িত হয় তাহ'লে আমি তাতেই প্রতিশ্রুতিবদ্ধ আছি।"

বিলি মাথা নাড়লেন; আমার কথা বুঝতে পারছেন এমনভাবে মৃদু হাসলেন। বললেন, "তুমি এবিষয়ে স্থির-নিশ্চয় কবে হবে ?"

"এখন থেকে তিরিশ দিন মনে হয়।"

"ফ্লিণ্টেই আমি এ তিরিশটা দিন থাকব। মনঃস্থির করে আমাকে খবর দিও। তোমার সঙ্গে আমার কথা হবে।"

এ মানুষটার চরিত্র-মাধুর্য্য বর্ণনার মতো ভাষা আমার নেই। আমার সঙ্গে যেসব চিত্তহারী ব্যক্তির পরিচয় হয়েছে, তাঁদের মধ্যে তিনিই সর্বোত্তম। মনে হয়, একটা পাখিকে পর্য্যন্ত তিনি গাছের ওপর থেকে ভুলিয়ে নিচে আনতে পারতেন। তাঁর বাড়ীতে যেদিন আমরা প্রথম প্রবেশ করি, আমারও আমার স্ত্রীর সেদিনের কথা মনে আছে। বাড়ীর দেওয়ালগুলোতে চমৎকার সব সূচীশিল্পের নিদর্শন প্রলম্বিত ছিল। বিলি ডুরাণ্টের বাড়ী ছাড়া আমি অন্যত্র কথনো এত বিলাসিতার আমেজ অনুভব করিনি। তার ব্যবহারে পাঁচ মিনিটের মধ্যে মনে হলো, আমিই যেন বাড়ীর মালিক।

প্যাকার্ড কোম্পানি কেনার পরিকল্পনা বানচাল হয়ে গেল। যা হোক,

চার্লি ন্যাশ ততদিনে উইস্‌কনসিনের কেনোসাস্থিত জেফেরী কারখানা কেনার মতলব আঁটছিলেন। মিঃ স্টরো বললেন, ৫০ লক্ষ ডলারেরও কমে ঐটে কেনা যেতে পারে। চার্লি তো পাগল, মিঃ স্টরোও তাই। জেনারেল মোটরস-এর ডব্লু এইচ আলফোর্ড ও সি বি ওয়ারেন ঐ কোম্পানিতে যোগ দিতে রাজি। মিঃ স্টরো আমাকে বললেন, "তুমি অন্যতম মুখ্য অংশীদার ও মালিক হবে; নিজের কোম্পানির জন্যে কাজ করে তৃপ্তি পাবে।" অবশ্য ছোট কোম্পানি হিসাবে এর সূত্রপাত; কিন্তু এ উদ্যোগটা বেশ লোভনীয়। কিন্তু একটা অসুবিধা এই, ক্রাইসলার পরিবারকে অন্য আর একটা সহরেও নবাগত বনে যেতে হবে। আমরা অবশ্য আগেও বহু জায়গায় এ রকম নবাগত হ'য়ে কাটিয়েছি। আমার বৃত্তিকরী জীবনে এই প্রথমবার আমি ও আমার স্ত্রী সত্যই পরম নিশ্চিন্ত জীবনযাত্রায় স্থিতিলাভ করেছিলাম। পরিশেষে এই একমাত্র কারণে আমি মিঃ স্টরোকে তারযোগে আমার যোগ না দেবার সিদ্ধান্ত জানালাম। এ সিদ্ধান্ত আমার পক্ষে খুবই পীড়াদায়ক, কারণ ন্যাশ ও স্টরোর অবস্থাটা সহজেই বোধগম্য। মিঃ স্টরো আমাকে লিখলেন:

"প্রিয় ওয়াল্টার: ...তুমি যে বিষয়েই হাত দেবে তাতেই আমার শুভেচ্ছা জানবে। যেকোন সময়ই আমাদের সাহায্যের প্রয়োজন হবে, সে সময়েই তুমি আমাদের আন্তরিক ও সর্বাধিক পরিমাণ সহযোগিতার ওপর নির্ভর করতে পার। এ-সঙ্গে আমি একখানা নির্দেশাত্মক পত্র সংযোজিত করছি; ওতে ন্যাশ মোটরস কোম্পানির শেয়ার কতটা বণ্টন করা হচ্ছে, তা তোমাকে জানানই আমাদের উদ্দেশ্য।......তুমি কবে নিউইয়র্ক আসছ জানাবে; আমি বস্টনে থাকলে তোমার সঙ্গে দেখা করতে ছুটে যাব।... আমাদের বন্ধুত্ব অক্ষুণ্ণ রাখাই আমার কাম্য; তোমার তরফেও যাতে এ-ভাব বজায় থাকে তার জন্য তোমাকে অনুরোধ জানাচ্ছি।"

আমাদের বন্ধুত্বে কদাচ ছেদ পড়েনি; মৃত্যুর দিন পর্যন্ত জেমস স্টরো আমার অন্যতম শ্রেষ্ঠ বন্ধু ছিলেন।

চার্লি ন্যাশের পদত্যাগের ফলে জেনারেল মোটরস-এ এক বিরাট শূন্যতার সৃষ্টি হয়। কর্পোরেশনের সাফল্য লাভের মূলে তাঁর অবদান আসামান্য। তাঁর পদত্যাগ আমার নিতান্তই অনভিপ্রেত। তিনি শুধু একজন অনুগত বন্ধু ও চমৎকার লোকই নন, দেশের অন্যতম শ্রেষ্ঠ শিল্পপতিও বটে। রেশিন শহরে অবস্থিত ন্যাশ মোটরস কোম্পানির পরিচালনায় তিনি বিপুল সাফল্য লাভ করেন। তিনি যেদিন মিশিগান ছেড়ে উইস্কনসিন চলে যান, সেদিনই জেনারেল মোটরস-এ তাঁর যে কোন বন্ধু তাঁর ঐ কোম্পানির সাফল্য সম্পর্কে ভবিষ্যদ্বাণী করতে পারতেন।

আমার এ-সিদ্ধান্ত করার অব্যবহিত পরই আমি ডুরাণ্টের কাছে টেলিফোন করলাম। তিনি জানতে চাইলেন কখন তার সঙ্গে আমি দেখা করব?

"সকাল সাতটায়।"

খুব প্রত্যুষে আমি কাজে গেলাম, কারণ সারা কারখানা ঘুরে বেড়ান আর অফিস খোলার আগেই ডেস্কে গিয়ে কাজ আরম্ভ করা আমার স্বভাব। ঠিক সাতটায়ই বিলি ডুরাণ্ট আমার দরজায় এসে হাজির।

আমার ডেস্ক ও টেবিলের মাঝামাঝি ঘোরান চেয়ারে আমি বসলাম; পক্ষান্তরে টেবিলের উল্টোদিকে বসলেন ডুরাণ্ট।

মাইনে বাড়াবার কথা বলব, এমন সময় তিনি বললেন, "বুইকের সভাপতিরূপে এখানে থাকবার সর্ত হিসাবে তোমাকে বছরে পাঁচ লক্ষ ডলার বেতন দেয়া হবে।"

এভাবেই তিনি আমাকে অবাক করে দিলেন, একবার চোখের পাতাও ফেললেন না। মিনিট কয়েক আমি বোবা বনে গেলাম।

"মিঃ ডুরাণ্ট, তুমি যে বেতন দিতে চেয়েছ, তা আমার প্রত্যাশার চেয়েও ঢের বেশি। কিন্তু—"

"শোন ওয়াল্টার, (আমাদের মধ্যে দ্রুত হৃদ্যতা বাড়ছিল) আগামী কিছুকালের জন্যে নিজে ব্যবসায় করার পরিকল্পনা স্থগিত রাখো। উচ্চাশা

আছে, ভালই, দোষের কিছু নয়। কিন্তু আগামী তিনটি বছর তুমি আমার কাজেই লেগে থাক।

"তবে একটা বিষয়—"

"ওয়াল্টার, আমার প্রস্তাব তোমার মানা উচিত। ন্যাশ চলে যাচ্ছে। কিন্তু এখানকার লোকজন তোমার নির্দেশাপেক্ষী, আর এখন—"

"তুমি বলছ, তারা আমার পাশেই রয়েছে। কিন্তু আমিও তাদের পাশে দাঁড়িয়েই বলছি আমার হাতে পুরা কর্তৃত্বভার না দিলে আমার পক্ষে তোমার প্রস্তাব গ্রহণ করা সম্ভব হবে না। তাদের সহায়তায় আমি এ সম্পত্তির পরিচালনা করতে পারি। কাজে হস্তক্ষেপ আমার অপছন্দ। তুমি ছাড়া আর কোন কর্তাকেই আমি চাই না। যদি ভুল হচ্ছে মনে কর, যদি কোন কাজ আমার অপছন্দ কর, তা'হলে আমার কাছেই আসবে। অন্য কারু কাছে যাবে না, আর আমার কতৃত্ব দ্বিধাবিভক্ত করতে চেষ্টা করবে না। ফ্লিণ্ট ও ডেট্রয়েটের মধ্যে একটা মাত্র সংযোগসূত্র থাকবে—সে আমি ও তুমি। আমি চাই—পুরা কতৃত্ব।"

তিনি আমার প্রতি সস্মিত ভঙ্গিতে তাকাচ্ছিলেন। কথায় জোর দেবার জন্যে তিনি টেবিলের ওপর আলগোছে নিজের আঙুল রাখছিলেন। তিনি বললেন, "ঠিক হ্যায়। তাহ'লে এই হ'ল আমাদের চুক্তি।"

চুক্তিপত্র লেখা শেষ হলে দেখা গেল যে সাবেক ব্যবস্থার চেয়েও এ ঢের বেশি লোভনীয়। মাসে নগদ ১০ হাজার ডলার করে বেতন নেবার বন্দোবস্ত ডুরাণ্ট আমাকে করে দিলেন। তা' ছাড়া, যে তিন বছরের জন্য আমি চুক্তিবদ্ধ হলাম, তার প্রতি বছরের শেষে বেতনের উদ্বৃত্তাংশ নগদ টাকায় নেবার অথবা চুক্তি-স্বাক্ষরের দিন শেয়ারের যে দাম ছিল, তদনুযায়ী স্থিরীকৃত উদ্বৃত্ত বেতনের সমমূল্যের শেয়ার নেবার অধিকার আমাকে দেয়া হলো। অবশ্য আমি সব সময়ই শেয়ার নিতাম।

বিলি বলিষ্ঠ চরিত্রের মানুষ; কাজেই সংঘাত অনিবার্য। বুইক

কোম্পানির সভাপতি হবার তিন মাস পরের ঘটনা। একদিন আমরা কোম্পানির শাখাগুলো সম্পর্কে নতুন বিলি ব্যবস্থা করছিলাম। তখন বুইকের ষোলটা শাখা, তাদের মধ্যে একটা সেণ্ট লুইস-এ, একটা কানসাস সিটিতে, একটা নিউইয়র্ক, একটা শিকাগো ও আর আরগুলো বিভিন্ন স্থানে অবস্থিত। তবে ডেট্রয়েটের শাখা অন্যতম উৎকৃষ্ট অফিস। প্রত্যেকটি শাখাতেই কোম্পানির বছরে দু'লক্ষ ডলার করে আয় হচ্ছিল, চমৎকার ব্যবসা।

এ-সময় রিচার্ড কলিন্স নামে এক ভদ্রলোক আমার সঙ্গে দেখা করতে এলেন; তিনি আমাদের প্রাক্তন সেলস ম্যানেজার।

বুইক কোম্পানি ছেড়ে তিনি ডেট্রয়েট চলে গিয়েছিলেন, মনে হয়, ডুরাণ্টের কাছাকাছি থাকার জন্যই এ-ব্যবস্থা। এটা তার পক্ষে স্বাভাবিক, কারণ তিনি ডুরাণ্টের অন্যতম ঘনিষ্ঠ সহযোগী।

"ডিক, তোমার কিছু বক্তব্য আছে? আজ আমি খুবই ব্যস্ত।"

"ওয়াল্ট, আমি এই মাত্র নিজের গাড়ী চালিয়ে ডেট্রয়েট থেকে এসেছি, তোমাকে একটা খবর দিতে এলাম। ডুরাণ্টের কাছ থেকে বুইকের ডেট্রয়টের শাখা কিনে নিয়েছি।"

"তা' কী করে সম্ভব? আমি বুইকের সভাপতি।"

"হ্যাঁ, সত্যিই আমি কিনে নিয়েছি।"—রিচার্ড আমার কণ্ঠস্বরকে একটু ব্যঙ্গ করল বলে মনে হলো। আবার বললো, "এ জন্যেই তো আমি এসেছি, এ নিয়ে তোমার সঙ্গে একটু কথা কইতে চাই।"

"ডিক, তবে শোন। এ নিয়ে তোমার সঙ্গে আমি কথা আদৌ কইবো না। ডুরাণ্ট জেনারেল মোটরস-এর সভাপতি হতে পারেন, কিন্তু আমিই বুইক মোটর কোম্পানি পরিচালনা করছি। তোমার কী মনে হয়?" কথা বলতে বলতেই আমি কোট পরলাম, আর ডার্বি টুপী মাথায় দিয়ে দোর গোড়ায় পৌঁছে গেলাম।

"কিন্তু ওয়াল্ট, আমি যে ব্যবস্থা পাকা করে ফেলেছি।"

"তুমি কিছুই করনি। নীচে তুমি চলে যেতে পার, আর তোমার বুইক-ভিন্ন-অন্য গাড়ী হাঁকিয়ে ডুরান্টের কাছেও যেতে পার। তাঁকে এ-সমাচার দিও যে ডেট্রয়েটের শাখা-অফিস তুমি কেনোনি। এখখুনি আমি সেখানে যাচ্ছি। তুমি যখন পৌছবে, আমিও সেখানে পৌছে যাব।"

সেদিন বিকালেই আমি বিলির অফিসে গেলাম।

"তোমার খুব বেশি সময় নেবো না। কিন্তু বুইক কোম্পানি পরিচালনা সম্পর্কে আমাদের চুক্তির সত ভুলে গেছ কি?"

"নিশ্চয় না। কেন, হয়েছে কী?"

"ডিক কলিন্স ফ্লিণ্টে গিয়ে আমাকে বলেছে যে ডেট্রয়েটের শাখা-অফিস সে কিনেছে। সে কিনে থাকলে আমি কোম্পানিতে নেই।

"আরে ওয়াল্ট, খামোখা চটছো। তুমি তো ডিক কলিন্সকে জান। ঐ শাখা অফিস নেবার জন্যে সে মাসের পর মাস আমার পেছনে ঘুরছে। আমাকে সে কীই না ভজাচ্ছে—"

"যতদিন বুইকের সভাপতি থাকবো, ততদিন আমিই এটাকে চালাব। আর যদি ক্যাডিল্যাক, ওল্ডস মোবাইল, শেভ্রলে ও অন্যান্য কোম্পানি সম্পর্কিত সামগ্রিক নীতি পরিবর্তনের প্রয়োজন উপস্থিত হয় তা হলে আমাকে বলবে, আমি তোমার নির্দেশ পালন করে চলবো। কিন্তু বুইকের ব্যাপারে অযথা মাথা ঘামাবে না। আমার অধিকার সম্পর্কে তোমার মনোভাবের পরিবর্তন না ঘটে থাকলে আমিই বুইক চালনার দায়িত্ব পালন করে যাব। যদি ঘটে থাকে, তা-ও বল, এক্ষুনি আমি পদত্যাগ করবো।

"আরে ওয়াল্ট, ডিক কলিন্স কোন শাখা-অফিস আদৌ কেনেনি।"

"সে যে বলছে, সে কিনেছে।"

"সে ভারটা আমার ওপরই ছেড়ে যাও।"

"উত্তম। তুমি ডেট্রয়েট শাখা বিক্রী করনি, এ ধরনের একটা চিরকুট

আমাকে দাও।” তক্ষুনি ষ্টেনোগ্রাফারকে ডেকে তিনি আমার অভিপ্রেত বিষয় টুকে নিতে বলল। মনটা হাল্কা করে আমিও ফ্লিণ্ট-এ ফিরে গেলাম। তারপর অন্তত এক বছর হয়ে গেছে। আমাদের আবার মতভেদ হল।

একদিন ‘ড্রপফোর্জ’ সুপার আমাকে বললেন, “মিঃ ডুরাণ্ট আমাকে ডেট্রয়েটে গিয়ে জেনারেল মোটরস-এর জন্য একটা ‘ড্রপফোর্জ’ কারখানা চালাবার ভার নিতে বলেছেন।” এই ভদ্রলোক বছরে ৮ হাজার ডলার বেতন পাচ্ছিলেন।

“তুমি কি ফ্লিণ্ট ছেড়ে চলে যেতে চাও?”

“না। কিন্তু মিঃ ডুরাণ্ট আমাকে বছরে বার হাজার ডলার বেতন দিতে চাইছেন।”

“তা'হলে তোমার চলে যাওয়াই ভাল।”

বিলির সাথে দেখা হবাব সঙ্গেই আমি শুধালাম, “এখানকার কোন লোকের প্রয়োজন হলে তো আমাকেই বলতে পার; আমিই তো তোমাকে উপযুক্ত লোক দিয়ে সাহায্য করতে পারি। কিন্তু আমাকে ডিঙ্গিয়ে আমার কারখানার কাজে হস্তক্ষেপ যেন করবে না। আমাকে না ছাড়তে চাইলে আমাকে না জানিয়ে আমার লোকজন ছাড়িয়ে নেয়া চলবে না।” এধরণের কাজ বিলির পক্ষে স্বাভাবিক ব্যাপার। কোন কাজের লোক ছাড়িয়ে নেবার দরকার হলে তিনি সোনার কাঠি নাড়তেন। যা হোক, এক্ষেত্রে তিনি নিজের ব্যবস্থার রদবদল করতে চাইলেন, কিন্তু তা করা সম্ভব ছিল না। অন্তত এতে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তির প্রতি ন্যায়সঙ্গত আচরণ করা হতো না! কাজেই আমি তাকে বললাম, “এ-লোক তো এখন তোমার ১২ হাজার ডলার বেতনের তাবেদার।”

আমরা যে তিন বছর একত্রে কাজ করেছি, সে সময়ে বহুবার এরকম ঘটেছে।

একবারের কথা মনে পড়ে। আমি তার সঙ্গে দেখা করতে গিয়ে বললাম,

"বিলি দোহাই তোমার, দয়া করে বল না, জেনারেল মোটরস-এর কর্মনীতিটা কী। সে নীতি যাই হোক না কেন তা আমি সর্বপ্রযত্নে ফলপ্রসূ করার চেষ্টা করব। কিন্তু পরিচালনার ব্যাপারটা—যেমন গড়ে তোলা, কেনা-বেচা এবং কর্মী—এসব ব্যাপারে হাত দেবে না। তোমার নীতিটা শুধু আমাকে বল।"

বিলি হেসে বললেন, "ওয়াল্ট, যতবার আমার অফিসের দরজা খোলে আর বন্ধ হয় ততবার আমার কর্মনীতি পরিবর্তনে আমি বিশ্বাসী।

মাথা নেড়ে আমি জবাব দিলাম, "তোমার ও আমার পক্ষে একসঙ্গে চলা অসম্ভব।" বিলি ছিলেন এধাঁচের মানুষ। আমাদের মধ্যে বচসা হতো; আবার পরক্ষণেই তিনি আমার বেতন বাড়িয়ে দিতে চাইতেন। মোটরযান-শিল্প ডুরাণ্টের নিকট যতটা ঋণী, ততটা এখন স্বীকৃতি দেওয়া হয় না। কোন কোন ব্যাপারে তিনিই এই শ্রমশিল্পের শ্রেষ্ঠ গুণী পুরুষ।

চার্লি ন্যাশ ও তার সতর্কবাণীর কথা আমার মনে পড়ত। তারপর মুহূর্তেই আমি যথাসাধ্য মৃদুস্বরে বলতাম, "বিলি, যা' চাইছি, তা'ই পাচ্ছি। মাইনে গোল্লায় যাক। কিন্তু তুমি কি বুইক কোম্পানির ব্যাপারটা আমার হাতে ছেড়ে দিতে পার না?"

সাত

মানুষ, মোটর ও আমার সহধর্মিণী

বিলি ডুরাণ্ট বিশ্বাস করতেন যে, মোটরযান উৎপাদন কারখানা যে রকমটি হওয়া উচিত বুইক কোম্পানিতে আমরা ঠিক সে রকমের চমৎকার এক কার্যপদ্ধতি উদ্ভাবন করেছি। তবে একটি বিষয়ে তিনি উদ্বেগ প্রকাশ করতেন, যথা, বুইক কোম্পানি অতিশয় দৃঢ়ভিত্তির ওপর স্থাপিত হয়েছে, এর ফলে জেনারেল মোটরস-এর আর আর শাখা নিষ্প্রভ হয়ে পড়েছে। এধরণের কথাই তিনি বলতেন। বুইকে যে ব্যবস্থাপনা হয়েছিল, পণ্টিঅ্যাক, ওল্ডস, ক্যাডিল্যাক ও অন্যান্যের ক্ষেত্রেও তার প্রয়োগ তিনি চাইতেন। প্রত্যেকটিই পূর্ণাঙ্গ করার ইচ্ছা তার ছিল। কিন্তু আমি মনে করতাম, বুইককে নিজস্ব পদ্ধতিতে প্রকৃষ্টতম ব্যবস্থা করতে দেওয়া হোক। সময় সময় আমাদের মধ্যে এ নিয়ে বিতণ্ডা হতো, তবে প্রচুর আমোদও যে না মিলত এমন নয়। যখন কোন বস্তুর প্রয়োজন উপস্থিত হত, তখন নিজেরা গিয়ে বা কাউকে পাঠিয়ে দিয়ে ঠিক বাঞ্ছিত জিনিসটি আনা হ তো। আবার কখনো বা সমস্তা মেটাতে অর্থাতিরিক্ত অন্য বস্তুরও প্রয়োজন হতো।

ডেটনে জনৈক প্রতিভাধর ব্যক্তি ছিলেন, ডেট্রয়েটে তার মতো ব্যক্তির প্রয়োজন আমাদের ছিল। তাঁর নাম চার্লস এফ কেটারিং, প্রথম শ্রেণীর আবিষ্কারক। তিনি প্রথম বিদ্যুৎ-চালিত মোটার তৈয়ার করার কিছুকাল পর বিলি ডুরাণ্ট তাঁর ও তার সহযোগী এডওয়ার্ড অ্যাণ্ড্ ডিডস-র কাছ থেকে তাঁদের ডেটন ইঞ্জিনিয়ারিং ল্যাবোরেটরিজ কোম্পানী 'ডেলকো' কিনে নেন।

দর ঠিক হবার পর বিলি ডুরাণ্ট ফ্লিণ্টে এসে আমার উপস্থিতিতে ন্যাশের সঙ্গে এবিষয়ে আলোচনা করেন। বুইকের সভাপতি হবার আগে এই ব্যাপার ঘটে, আমি তখন ওয়ার্কস ম্যানেজার। বিলি বললেন যে 'ডেলকো' কিনতে হলে ক্রয় মূল্যের মধ্যে 'ডেলকোর' তৈয়ার হচ্ছিল এমন একটা তাপনিয়ন্ত্রিত

গাড়ীর জন্যেও কিছু অতিরিক্ত টাকা ধরে দিতে হবে। এমন কথাও তখন হয়েছিল যে স্বল্পমূল্যের নবোদ্ভাবিত গাড়ী ক্রযবিক্রয়ের বাজারে বিপ্লব ঘটাতে পারে। আমার দিকে তাকিয়ে ডুরাণ্ট বললেন, "তাপনিয়ন্ত্রিত গাড়ীও তো আমরা পেলাম, কিন্তু এ নিয়ে কী করবে?

"ছাই গাদায় ফেলে দিন।" সে সময় অমার্জিত ভাষায় কথা বলা আমার স্বভাব ছিল। বিলি ডুরাণ্টকে ঠোট উল্টে হাসতে দেখলাম, তারপর তিনি আমার সিদ্ধান্তের সঙ্গে একমত হয়ে মাথা নাড়লেন। কিন্তু বেশ বোধ হলো যে তিনি 'ডেলকো' কিনে একটা কাজের মতো কাজ করলেন। এধরণের যান উদ্ভাবনের উদ্দেশ্য হলো, চালান, আলো জ্বালান প্রভৃতি ব্যবস্থার ব্যয় হ্রাস। মোটরযান ব্যবসায়ে ব্যযাধিক্য প্রতিবন্ধকবিশেষ, এই কারণেই সাধারণ লোক মোটরগাড়ী কিনতে অপারগ। কিছু সংখ্যক মার্কিন এত দরিদ্র যে গাড়ী কেনার আশা তারা আদৌ করতে পারে না। তবু এটাও সত্য, মোটরযান শিল্প ক্রমশ যেমন গাড়ীগুলোর গড়ন উৎকৃষ্টতর করছে, তেমনি দামও এর সস্তা হয়েছে। অবশ্য কেটারিং এর মতো আবিষ্ক্রিয়াশীল মনের উদ্ভাবনীশক্তির নিকট এই ক্রমোন্নতি ঋণী।

বুইকের সভাপতি ও জেনারেল মোটরস-এর পরিচালনা বিভাগের ভারপ্রাপ্ত প্রথম সহ-সভাপতির পদ লাভ করার পর কেটারিংকে 'ডেলকো'র ব্যবস্থাপনার ভার অন্য কারু ওপর ছেড়ে দিয়ে ডেট্রয়েটে আনার জন্যে উদগ্রীব হয়েছিলাম। আমার অধিকাংশ সহযোগীই বলেছিলেন যে কেটকে ডেটন থেকে ছাড়িয়ে আনতে আমি কিছুতেই পারবো না, তিনি তাঁর নিজের গড়া ব্যবসায়, বন্ধুবান্ধব, বাড়ীঘর ও খামার ছেড়ে ডেট্রয়েটে চলে আসতে চাইবেন না। জানতাম, টাকাপয়সার প্রলোভন দেখিয়ে কোন কাজ হবে না। কিন্তু একটা চিত্তাকর্ষক কাজের প্রস্তাব দিয়ে তাঁর মন জয় করলাম।

আমি বললাম, "জেনারেল মোটরস এর সমগ্র ইঞ্জিনিয়ারিং সংক্রান্ত বিষয়ে গবেষণা পরিচালনার পক্ষে একমাত্র উপযুক্ত ব্যক্তি তুমিই।" আমাদের

যান্ত্রিক ও বৈজ্ঞানিক সমস্যার শেষ নেই, এর মীমাংসার ভার তাঁর ওপর ছেড়ে দেবার প্রস্তাব আমরা করলাম। এতে তাঁর চোখেমুখে একটা বাসনার দ্যুতি ফুটে উঠলো। কাজের দায়িত্ব তিনি নিলেন; এর পর থেকে ডেলকোর সঙ্গে অর্জিত সর্বাধিক মূল্যবান বস্তুর সেবাও জেনারেল মোটরস পেতে লাগল। কেটারিং-এর ব্যাপারে কোম্পানি সত্যই লাভবান হয়েছিল।

মানবসমাজের সেবকরূপে বিরাট আধুনিক ব্যবসায় প্রতিষ্ঠানের উন্নয়নে মানুষ একটা সৃজনশীল শক্তির উদ্ভাবন ঘটিয়েছে, এ-শক্তি তাকে অনন্তের সন্ধান দেয়। অবশ্য এসত্ত্বেও এসব প্রতিষ্ঠান এখনো ত্রুটিশূন্য হয়নি। কিন্তু এদের স্থূলতার নিন্দা করার আগে এদের তারুণ্যের কথাও স্মরণ রাখতে হবে; তারপর নিজের মনকেই প্রশ্ন করতে হবে, ইতিহাসের কোন অধ্যায়ে কোন কোন ক্ষেত্রে মানবিক শক্তির বিকাশসাধনে ও মানব জাতির জ্ঞানভাণ্ডার সমৃদ্ধতর করতে বর্তমান জগতের এই সব লোকের সমযোগ্যতাসম্পন্ন লোক জন্মেছিলেন?

বিশিষ্ট বিজ্ঞানীরূপে কেটারিং আজ পরিচিত, কিন্তু আগে তিনি ছিলেন সাধারণ একজন আবিষ্কর্তা। তার ভবিষ্যদ্দর্শনের ক্ষমতা ছিল, তাই আমরা তাকে চেয়েছিলাম। আমরা যে শক্তির প্রতিভূ, তার মাধ্যমে সেই শক্তিরই বৃহত্তর প্রকাশ ঘটবে, এজন্যে আমরা তাঁর সহযোগিতা কামনা করেছিলাম।

জেনারেল মোটরস-এর কেটারিং অথবা ক্রাইসলার কর্পোরেশনের ফ্রেড জেডারের মতো সৃষ্টিধর্মী ব্যক্তির পোষকতায় যেকোন বিরাট প্রতিষ্ঠানের বিভাগগত কর্মনৈপুণ্য আরও বেড়ে যায়। কিন্তু কেটারিং-এর মতো লোককে রাখতে হলে অন্যান্য আরও অনেক সৃজনপটু লোকের প্রয়োজন হয় যেমন— উৎপাদনকর্মী, ব্যবসায়ী, যন্ত্রবিদ, বিজ্ঞাপন,দক্ষকর্মী, ও আর আর অসংখ্য লোক। যখন এসব গুণী ব্যক্তি কোন প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে একটি এককরূপে কাজ করেন, তখনই শুধু ইন্দ্রজাল ঘটান সম্ভব হয়। আমেরিকার মতো পৃথিবীর আর কোন দেশেই ধনসম্পদ এমন বহুব্যাপ্ত নয়, কোন দেশই এত সম্পদশালীও নয়।

আমাব মনে হয়, মাত্র জনকয়েক অসাধারণ লোকের কৃতিত্বের ফলেই অন্য দে'শর সঙ্গে আমদেব এত বিরাট ব্যবধান ঘটেনি। এর জন্যে আমেবিকার উদ্ভাবত এক স্থ ায পদ্ধতির নিকট আমবা ঋণী। এ-ব্যবস্থা অনুযায়ী একটি বৃহৎ ব্যবসাপ্রতিষ্ঠানে বিভিন্ন প্রকার বিশেষ জ্ঞানের সমবায় ঘটে থাকে।

একদিন যুদ্ধের ঠিকাদারী সম্পর্কে বিল ডুরাণ্টের সঙ্গে আলাপআলোচনা করাব জন্য আাম অধীর হয়ে উঠি, আর ডেট্রয়েট থেকে নিউ ইয়কগামী ট্রেনে চেপে পবদিন সকালেই আমি তাঁব অফিসে গিয়ে উপাস্থত হই।

আমার মনে হ'ল আমি এমন একটা ঘরে এসে ঢুকেছি যে ঘব বিাভন্ন বয়সেব নেপোলিয়নে পূর্ণ রয়েছে। এখান থেকে আমি অদৃশ্য হবাব সিদ্ধান্ত করলাম।

ডুরাণ্টেব অফিস থেকে বোবয়ে আমি ওযাশিংটনগামী ট্রেন ধরলাম; ওয়াশিংটন পৌছেই সোজা কর্ণেল এডওয়াডস ডীডস-এর অফিসে চলে গেলাম। এই ব্যক্তি 'ডেলকোর' কেটাবিং এর সহযোগী ছিলেন। এখন তিনি সমর-বিভাগের বিমান উৎপাদনের ভারপ্রাপ্ত ব্যক্তি।

"ক্রাইসলার, আমাদের যে বৃইক কাবখানা ব্যবহারের প্রয়োজন হয়েছে! আমাদের বিমানেব ইঞ্জিন চাই। তুমি কখন এখানে এসে আমাদেন সাহায্য করবে, তার প্রত্যাশায় ই কাল গুনছিলাম।"

"এখন আদেশ কর।"

তিন ঘণ্টাব মধ্যে আমি তিন হাজার 'লিবার্টি মোটর' তৈরীর অডার পেলাম, আর নক্সা আঁকার কাগজ নিয়ে ফ্লিণ্টে প্রত্যাবর্তন করলাম।

কারখানায় আমার নিজের অফিসটি নক্সা আঁকার ঘরে পরিণত হলো; আমরাও সারা দিন রাত কাজে মত্ত হলাম। অফিসে শোবার খাট নিয়ে আসা হলো। দু' হপ্তা বাড়ী যাইনি, একথাটা মনে আছে। ডীডস বলেছিলেন, "অন্য

কয়টি কারখানায় বুইকের চেয়ে তিন চার মাস আগে কাজ আরম্ভ হয়েছে; কিন্তু যেপরিমাণ যন্ত্রোৎপাদন হবে ভেবেছিলাম, তা হয়নি, মাল ডেলিভারীতে বিলম্বও হচ্ছে। তোমরা কি এদের চেয়ে ভাল কিছু করতে পারবে? তাঁর কথা যেন আমার কাছে প্রতিস্পর্দ্ধার মতো শুনাল, কাজেই প্রতিষ্ঠানকে এর উত্তর দেবার ভার দিলাম।

একাজের জন্যে কারখানায় নয়া যন্ত্রপাতি বসাতে হলো, মাস্টার মেকানিক কে টি টেলার এর দায়িত্ব পেলেন, বয়সে তিনি নবীন। এখন তিনি ক্রাইসলার কর্পোরেশনের সভাপতি মোটরযান শিল্পে নূতন জীবন আরম্ভের জন্যে পিটসবার্গ হতে ফ্লিন্টে আমার অল্প কিছুকাল পরই তাঁর সাথে আমার প্রথম সাক্ষাতের সময়ই টেলারকে আমার ভাল লাগে। কেন্দ্রীয় অফিসের কর্মচারীরূপে আমার আসার মাসখানেক আগে তিনি জেনারেল মোটরস-এর পক্ষে অধিকাংশ সময় ক্যাডিল্যাকের গাড়ীর কাজ করছিলেন। তখন তাঁর বয়স মাত্র সাতাশ। কিন্তু এর ভেতরই মোটরযান শিল্পে প্রবীণ কর্মীরূপে তিনি পরিচিত হন। আমার জীবনে যে-যন্ত্রপ্রীতির প্রাধান্য, তাঁরও তাই। আমাদের উভয়ের মধ্যে আর একটা বিষয়েও বন্ধন আছে, ওয়েস্টিং হাউসের যন্ত্রশালায় তিনি বিশেষ শিক্ষানবীশী করেছেন। মাত্র ২৪ বছর বয়সে তিনি ওয়েস্টিং হাউস মোটর গাড়ীর ইঞ্জিন বিভাগের সুপারের সহকারী ছিলেন। এর পর ইচ্ছা করেই তিনি নিজের শিক্ষার অঙ্গরূপে বহু কাজে হাত পাকান। যথা, মোটরের চক্রদণ্ড নির্মাণকারী ডেট্রয়েটের এক কারখানায় চীফ ইন্সপেক্টার, মেৎজার মোটরকার কোম্পানির সাধারণ যন্ত্রশালায় ও হাডসন মোটর কোম্পানির মেরামতী ও চেসিস পরীক্ষার ফোরম্যান এবং ম্যাক্সওয়েল কারখানার চীফ ইন্সপেক্টর। কেলারের যথেষ্ট বিদ্যাবুদ্ধি ও বাস্তব জ্ঞান ছিল। তিনি নির্ভরযোগ্যও ছিলেন। জেনারেল মোটরস ছেড়ে তিনি ইণ্ডিয়ানাপোলিসে যান, সেখানে তিনি কোন মোটর কার কোম্পানিতে চাকরি করছিলেন। আমি তাঁকে বুইকে নিয়ে আসি। তাঁর বয়স তিরিশ হবার আগেই তিনি এখানকার মাস্টার

মেকানিক হন। বুইক কারখানায় 'লিবার্টি মোটর' তৈয়ারীর ব্যাপারে তিনি প্রধান অংশ গ্রহণ করেন। তাঁকে কোন কাজ সুরু করবার নির্দেশ দিলে কাজ শেষ হয়ে গিয়েছে বলে ধরে নেওয়া হত।

কেলারকে ধন্যবাদ, নতুন কাজের উপযোগী যন্ত্রপাতি নির্মাণে বেশি সময় নষ্ট হয়নি। কিন্তু অন্য অসুবিধা ঘটল; ইঞ্জিনের কয়েকটি অঙ্গ বুইকের অন্য কারখানায় তৈরী হচ্ছিল। দৃষ্টান্তস্বরূপ বলা যায়, 'লিবার্টি ইঞ্জিনের' সব সিলিণ্ডার নির্মাণ করবার ঠিকাদারী ফোর্ড পেয়েছিল। এর নির্গলিতার্থ এই, ফোর্ডের কাছ থেকে তাড়াতাড়ি সিলিণ্ডার না পেলে দ্রুত ইঞ্জিন নির্মাণ করা আমাদের পক্ষে অসম্ভব। আমার ভয় হলো, প্রয়োজনীয় দ্রব্যাদি আমাদের ইচ্ছানুযায়ী মিলবে কিনা সন্দেহ। তারপর জানা গেল, 'ওভারহেড ক্যামস্যাফট সিলিণ্ডার হেড' তৈয়ারীর ব্যাপারে ফোর্ড অসুবিধায় পড়েছে। আমরা কিন্তু সহজেই ঐগুলো বানাচ্ছিলাম। কাজেই ফোর্ড কারখানায় গিয়ে আমি হ্যারল্ড উইলস এর সঙ্গে একটা বন্দোবস্ত করলাম।

সেসময় হ্যারল্ড 'ফোর্ড' প্রতিষ্ঠানে একজন সেরা লোক, এখন তিনি ক্রাইসলারে আছেন। তিনি শুধু একজন সর্বাঙ্গসুন্দর যন্ত্র উৎপাদনকারীই নন, তিনি একজন বিশিষ্ট রসায়নবিদ ও ধাতুবিজ্ঞানীও বটেন। তাঁর সর্বশেষ গবেষণালব্ধ নতুন মিশ্রিত ধাতু সংস্টিল, আমাদের প্রতিষ্ঠানের প্রভূত উপকার এতে হয়েছে। কিন্তু যুদ্ধের তাড়াহুড়ার মধ্যে ভবিষ্যতের চিন্তা আমাদের ছিল না।

আমি বললাম, "উইলস, তোমরা তো ঐসব সিলিণ্ডারের মুখ তৈরী করতে পার না, কিন্তু আমরা পারি। এস, একটা বন্দোবস্ত করা যাক,—সিলিণ্ডারের মুখের বদলে সিলিণ্ডার।" আমাদের তৈয়ারী গুটি কয়েক সিলিণ্ডারের মুখ আমার সাথে ছিল। হেনরী ফোর্ড ও কয়েক জন সরকারী কর্মচারীর সঙ্গে উইলসকে মন্ত্রণা করতে হয়েছিল, কিন্তু হপ্তাখানেকের মধ্যে আমরা এ ব্যাপারের ফয়সালা করে ফেললাম। তারপরই আমরা বুইক কারখানায়

দ্রুত উৎপাদনের ব্যবস্থা করলাম। এভাবেই ওয়াশিংটনে যাবার দু'মাসের মধ্যে আমাদের প্রথম 'লিবার্টি ইঞ্জিনের' পরীক্ষা শেষ হয়েছিল।

বার সিলিণ্ডারযুক্ত তিনহাজার লিবার্টি ইঞ্জিনের প্রথম অর্ডার খালাস আরম্ভ করার অল্পকাল পরই আমরা আট সিলিণ্ডারযুক্ত বিমানের ইঞ্জিন সরবরাহের নয়া অর্ডার পেলাম। ইতিমধ্যে আমরা যুদ্ধে ব্যবহারোপযোগী সব রকম কাজের অর্ডার নেওয়া আরম্ভ করেছিলাম। যথা, পরিখা-শিরস্ত্রাণ, হাসপাতাল-সরঞ্জাম, ট্রাক, ট্যাঙ্ক ও ধাতুনির্মিত অন্যান্য জিনিস। রোজ এত কাজ করবার ছিল যে আমাদের চিন্তার ফুরসৎ পর্যন্ত ঘটত না।

যুদ্ধের ঠিকাদারী সম্পর্কে বিলি ডুরাণ্টের সাথে সলাপরামর্শের ইচ্ছা আমার ছিল, কিন্তু পরামর্শ না করেই আমি এগিয়ে গিয়েছিলাম। এজন্যে অবশ্য তিনি আমাকে ভৎসনা করেননি। তিনি জানতেন,—আমরা কর্মব্যস্ত, আর তাঁর নিজের হাতও জোড়া।

তাঁর আহ্বানে একদা নিউ ইয়র্ক গেলাম, কোন বিষয়ে আলাপের জন্যে তিনি আমার সাথে দেখা করতে ইচ্ছুক ছিলেন। সমানে ক'দিন আমি তার অফিসে প্রতীক্ষা করে রইলাম; কিন্তু তিনি এত ব্যস্ত রইলেন যে, আমার সঙ্গে আলাপের সময় তাঁর হয়েই উঠল না। মনে হলো, তিনি আধা আমেরিকার সঙ্গে সংযোগরক্ষার চেষ্টা করছেন; আট দশটা টেলিফোন তার ডেস্কের ওপর সার দিয়ে বসান ছিল। অমানুষিক তার কর্মক্ষমতা, সাহসও বিপুল। তিনি যথাসর্বস্ব দিয়েও ঝুঁকি নিতে রাজি, কিন্তু অনুসৃত কার্যসূচী হ'তে বিচ্যুত হবার লোক নন। অতিকায় কর্পোরেশন গড়বার যে স্বপ্ন তিনি দেখেছিলেন, তা'কে সার্থক করতেই তিনি ছিলেন সচেষ্ট। ছোট বড় বহু লোক তাঁর নির্দেশে আসতেন যেতেন। সেসময় ওয়াল স্ট্রীটে বুলিই ছিলো, "ডুরাণ্ট কিনছেন।"

একটু অবকাশ হলেই এক মিনিটের জন্য তাঁর দৃষ্টি আকর্ষণ করলাম, "ফ্লিণ্টে ফিরে গয়ে কাজক রাই কি ভাল নয়? পরেও তো আমি আসতে পারি।"

"না, না, এখানে থেকে যেতে হবে।" ফ্লিণ্টে ফিরে যাবার আগে এখানে চার দিন থাকলাম। কিন্তু নিউ ইয়র্কে বিলি আমার উপস্থিতি এত প্রয়োজনীয় মনে করেছিলেন কেন, তা'র হেতু আজও আমার অজ্ঞাত। ফ্লিণ্টে আমার যেসব ব্যাপারে দুশ্চিন্তা ছিল, তা'র তুলনায় তার দুশ্চিন্তা ছিল ঢের বেশি।

আগামী বছরে বুইকের কাঠামো তৈরীর জন্যে এক মাস বা তারও বেশি সময় মিলওয়র্কির একটা কারখানার সঙ্গে দর যাচাই চলছিল। খুব ধীরে ধীরে আমরা দাম কমিয়ে আনছিলাম। মিলওয়র্কি কারখানার যে উৎপাদন-ক্ষমতা ছিল, তা'র শতকরা চল্লিশ ভাগ মাত্র উৎপাদন হচ্ছিল। কারখানাটি ঢের বেশি কাজ করতে উদগ্রীব। কাজেই আমরাও আমাদের পক্ষে সন্তোষজনক বাণিজ্য চুক্তি সম্পাদন করতে পারব বলে আশা করছিলাম। এই বিষয়টা আমার সারা মন জুড়ে ছিল। এসময় আমার সচিব জানালেন যে, বণিক সঙ্ঘের ভোজসভায় আমার যোগদানের কথা আছে। বুইকের সভাপতিরূপে আমাকে বক্তৃতা দিতে হতে পারে।

যুদ্ধকালে ও যুদ্ধের পর ফ্লিণ্টে গুরুতর গৃহসমস্যা দেখা দেয়। ভাল কাজ ও ভাল বেতনের আশায় হাজার হাজার নবাগত এখানে আসতে প্রলুব্ধ হয়েছে। আমার পাশে ডালাস ডর্ট কথা বলছিলেন, যানবাহন ব্যবসায়ে তিনি ডুরাণ্টের পুরানো অংশিদার, আর ফ্লিণ্টের প্রাচীন অধিবাসী। তিনি বণিক সঙ্ঘের সভাপতি।

তিনি একখানা তারবার্তা মাথার ওপর দোলাতে লাগলেন, যেন একটা পতাকা। উচ্চৈঃস্বরে তিনি বললেন, "শোন, শোন, তোমাদের একটা সুখবর জানাব।" সকলে নীরব হলে তিনি বললেন, "এটা উইলিয়াম সি, ডুরাণ্টের একখানা তারবার্তা। সে জানিয়েছে যে ফ্লিণ্টে জেনারেল মোটরস-এর কাঠামো তৈরীর কারখানা গড়বার জন্যে ৬০ লক্ষ ডলার ব্যয় বরাদ্দ করেছে।"

এ-খবর শুনে ফ্লিণ্টের ব্যবসায়ী মহল তো একেবারে আহ্লাদে আটখানা; এর জন্যে তাদের দোষও দেয়া যায় না। কারণ তাদের আশা, তাদের

ক্রয়বিক্রয় বাড়বে, ফ্লিটে বাজার তেজী হবে। কিন্তু আমার মন বিষিয়ে উঠল। চার্ট-প্রদর্শিত তারবা'লা যদি লাল সালু হত ও আমি হতাম বৃষ, তা'হলেও এর চেয়ে বেশী ক্রোধান্ধ আমি হতে পারতাম না।

ভোজসভার সভাপতি আমাকে বক্তৃতা করতে বললেন। সভায় যে আনন্দের ঢেউ বইছিল, তার সঙ্গে তাল রেখে আমি বলব বলে তিনি আশা করেছিলেন। কিন্তু আমি নিজের আসনে বসেই তাকে বললাম, "বক্তব্য আমার বিশেষ কিছু নেই, শুধু একটা কথা: যতদিন আমি এখানে থাকবো ততদিন জেনারেল মোটরস-এর কোন কাঠামো-কারখানা এখানে হবে না। যেসব নরনারী কাজের প্রত্যাশায় এখানে এসেছে, তাদের থাকবার উপযোগী যথেষ্ট ঘরবাড়ীই নেই। কিন্তু আরও লোকজন এখানে আকৃষ্ট হলে কীরূপ জঘন্য অবস্থা হবে, ভাবতে পার?"—একথা বলেই আমি ভোজসভা ত্যাগ করলাম।

পরদিন ডেট্রয়েটে জেনারেল মোটরস-এর পরিচালক মণ্ডলীর সভা বসল। বিলি মৃদু হেসে ফ্লিন্টে কাঠামো-কারখানা গড়ার প্রসঙ্গ উত্থাপন করলেন। আমি তাঁকে বাধা দিয়ে বললাম, "তুমি আমার কাছে এ-পরিকল্পনার কথা কেন আগে বলনি? আগে বললেই তো ন্যায়সঙ্গত হতো।"

আমার বলার ভঙ্গীতে কৌশল বা শিষ্টতার বালাই ছিল না; কারণ আমি হিতাহিত বোধশূন্য হয়ে গিয়েছিলাম। আমার আত্মমর্যাদা আহত হয়েছিল, আর বিরাট দায়িত্ব উপেক্ষা করা হয়েছিল।

"কর্পোরেশনের প্রয়োজন হয়েছে—"

"কী করে জানলে, এ-কাঠামো-কারখানা গড়তে ৬০ লক্ষ ডলার ব্যয় হবে?"

"এই তো ব্যয়বরাদ্দের হিসাব।" তিনিও উত্তেজিতভাবে আমার দিকে কাগজপত্র এগিয়ে দিলেন। বিলিরও ভালমন্দ বোধ লোপ পেতে পারে।

"কে এই হিসাব করেছে?"

তিনি তাঁর জনৈক পুরানো সহযোগীর নাম করলেন, ইনি অক্লান্ত কর্মী।

"বাজি রেখে বলতে পারি, ৬০ লক্ষ ডলার মূল্যের পরিকল্পনার হিসাব এ নয়।"

বিলি আমার স্পর্দ্ধাবাক্যের পাল্টা জবাব কী দিয়েছিলেন, আজ মনে নেই। তবে তিনি ভেবেছিলেন, তাঁর বৃহত্তর পরিকল্পনার অপরিহার্য অঙ্গ এই কাঠামো-কারখানা; এবিষয়ে আমি নিঃসন্দেহ।

আমি আরও বলতে লাগলাম, "কাঠামো তৈরীর কারখানা গড়ে তুলতে দু'বছর সময় লাগবে। এটার প্রায় সবটাই স্বয়ংক্রিয় হবে, এবিষয়ে আমি নিশ্চিন্ত; কিন্তু এটার পরিচালনার ব্যবস্থা অধিগত করতে তিন বছর লেগে যাবে। এধরণের প্রতিভাবান লোক রাতারাতি জোগাড় করা যাবে না। প্রয়োজনের উপযোগী যন্ত্রবিদ এখানকার চারপাশে কোথাও মিলবে না। দশ বছরে কাঠামো কেনার জন্যে আমাদের যত টাকা খরচ পড়বে, পাঁচ বছরে কাঠামো তৈরীর কারখানায়ই তার চেয়ে ঢের বেশি টাকা খরচ হবে। আমরা জেনারেল মোটরস এর প্রত্যেকটি মোটর যান বিভাগের জন্য এখন হতেই সুবিধা দরে কাঠামো কিনতে পারি, এতে বছরে ১৫ লক্ষ ডলার সাশ্রয় হবে।"

এ নিয়ে বিলি ও আমার মধ্যে জোর বচসা চলল, আমাদের শান্ত করার জন্যে জোনাথন অ্যামরি হাস্কেল বললেন, "ওয়াল্টার, এটা তো তোমার কথার মত কথা। তোমার কথাই তো আমাদের শোনা উচিত, কারণ এখানে উৎপাদনের কাজ জানা লোক একমাত্র তুমিই।" এরপর তিনি কাঠামো তৈরীর অবস্থা সম্পর্কে তদন্তের জন্যে রাস্কব, হাস্কেল আর আমাকে নিয়ে একটা কমিটি গঠনের প্রস্তাব করলেন, আমার প্রদত্ত বিবৃতি অনুযায়ী অর্থের সাশ্রয় হবে কি না, এটা কমিটি খতিয়ে দেখবেন। বিলি বললেন, "উত্তম।"

সেদিনের ঘটনার কথা মনে হলে আজও হাসি পায়, কিন্তু তখন আমার মনে হয়েছিল, বিলি ডুরাণ্ট কদাচ আমার স্পর্দ্ধাবাক্য ক্ষমা করতে পারবেন না। তাঁর অশেষ গুরুত্বপূর্ণ পরিকল্পনা আমি বানচাল করে দিয়েছি,—

এভাবেই তিনি সমস্ত বিষয়টির বিচার করেছিলেন বলে আমার ধারণা। তাঁর মাথায় বহু বিষয় খেলত, তার খবর কেউ রাখে না। আবার তাঁর বহু আকাঙ্ক্ষা পূর্ণও হয়নি।

বুইকের হয়ে যে কোম্পানি কাঠামো তৈয়ার করছিল, তাদের প্রতিনিধিকে ডাকিয়ে সন্তোষজনক দর সাপক্ষে এক বিরাট অর্ডার দিতে চাইলাম। আমরা একটা চুক্তি করলাম, তা অনুমোদিতও হলো। চুক্তি অনুযায়ী ও কোম্পানিকে আগামী পাঁচ বছরের মেয়াদে জেনারেল মোটর কোম্পানির সকল শ্রেণীর মোটর গাড়ীর কাঠামো সরবরাহ করতে হবে, আর মাল সরবরাহের পরিমাণ বাড়াবার সঙ্গে দামের হ্রাসও কমশঃ থাকবে। থোক কেনার ব্যবস্থা হওয়ায় বিভিন্ন প্রকার কাঠামো এযাবৎ কর্পোরেশনের পূর্ববর্তী বছরের তুলনায় পরবর্তী বছরে ১৭ লক্ষ ৫০ হাজার ডলার বেঁচে গেল। শুনেছি, চুক্তির মেয়াদ উত্তীর্ণ হবার পর আরও পাঁচ বছরের সঙ্গে নয়া চুক্তি করা হয়েছিল। যা হোক, সেই বাদপ্রতিবাদের মাস কয়েকের মধ্যে জেনারেল মোটরস-এর সঙ্গে আমার সম্পর্কচ্ছেদ হয়। এর পর তিনি আমার সঙ্গে চমৎকার ব্যবহার করেছেন এর রহস্য একমাত্র তিনিই জানেন। কিন্তু আমি তো অনুভব করতাম আর জানতামও বটেই, আমার তীব্র বিরোধিতার জন্যে তিনি আমাকে ক্ষমা করতে পারেননি।

১৯১৯ সালে ডুরাণ্ট ও আমার মধ্যে দু বার তর্ক বিতর্ক হয়। একটি হলো: উইসকনসিনের জেনস্‌ভিলের একটা কলের লাঙ্গল (ট্রাক্টর) সম্পর্কে আমার প্রদত্ত বিবরণ। জেনারেল মোটরস কলের লাঙ্গলের কারখানাটি কিনেছিল, ক্রীত কারখানা দেখেশুনে একটা বিবরণ পেশ করতে আমার প্রতি আজ্ঞা হয়েছিল। এবিষয়ে আমি যে অভিমত প্রকাশ করে বিবরণ দাখিল করেছিলাম, সম্ভবত তার ভাষাটা কেতাদুরস্ত ছিল না।

১৯১৯ সালের গ্রীষ্মের সময়, আমাদের বোর্ডের বৈঠক হচ্ছে। একটা প্রশ্নের প্রতিধ্বনি করে বললাম, "জেনসভিল মেশিন কোম্পানি? যে দাম এর

হওয়া সঙ্গত, তার চেয়ে বেশি দাম এর দেওয়া হয়েছে। কারখানাটার সম্পর্কে আমি বেশ ওয়াকেফহাল, সব বিষয়ে এর যাচাই আমি করেছি। আমি দেখেছি, ১২২ একর পরিমিত জমিতে নয়া কারখানা তৈরী হচ্ছে। আমার পছন্দ নয়, কোম্পানির আংশিক শক্তি ট্রাক্টর কারখানা নির্মাণে নিয়োজিত হোক, কারণ এই ব্যবসায়ে যে টাকা লগ্নী করা হবে তা উঠে আসতে অনেক দেরী হবে। তোমাদের তিন হতে পাঁচ বছর সময় এর পেছনে খাটতে হবে। যেসব কর্পোরেশনের কাজই এধরণের, তাদের উপর এই ব্যবসার ভার ছেড়ে দাও।"

পরিণামে ট্রাক্টর কারখানায় কোম্পানির নিদারুণ লোকসান হয়। কিন্তু সে সময় কোম্পানির ব্যয় বরাদ্দ তালিকায় আমার পছন্দ বহির্ভূত অন্য বহু দফা ছিল।

কোন কোন দফা তাঁরও মনোমত নয়, বিলি ডুরাণ্ট বলতেন। কিন্তু সে সময় বিলির সঙ্গে আমার তুমুল বাদপ্রতিবাদ চলছিল।

"আমি কেন এত গোলমাল করছি, জানতে চাইছ? তোমাদের জানবার সত্যিকার আগ্রহ হয়ে থাকলে বলব, শেয়ার হোল্ডার হিসেবেই আমি যা কিছু বলছি। কারণ আমার যথাসর্বস্ব এ-কোম্পানিতে রয়েছে। আমি ভরাডুবি করতে চাইনে।"

বৈঠকের পর মিঃ রাসেল আমার কাছে এসে বললেন, "তুমি আজ সংযম হারিয়ে ফেলেছিলে, আমাদের সবার অবস্থাই এমনি হয়ে থাকে। বিলিও তথৈবচ। তোমাকে সে আজকের ঘটনা ভুলে যেতে বলেছে।"

"তথাস্তু।"

"কাল আবার আসবে তো? আমরা বৈঠক শেষ করতে চাই।"

"হ্যাঁ, আসব।"

এরা সবাই আমার বন্ধু, এখনও আমাদের বন্ধুত্ব বজায় রয়েছে। কিন্তু ১৯১৯ সালে অতি দ্রুত আমাদের কর্মের প্রসার ঘটছিল বলে আমার মনে হয়।

ঐ বছর আমাদের অনুমোদিত মূলধন ৩৭ কোটি ডলার থেকে বাড়িয়ে ১০২ কোটি ডলার করা হয়। অর্থাৎ কাগজেপত্রে কর্পোরেশন বিলিয়ন ডলার মূল্যের সংস্থায় পরিণত হয়। যা'হোক, কোম্পানির আয়তন বৃদ্ধির বিরুদ্ধেই আমার যত অনুযোগ, যত অভিযোগ। ট্রাক্টর নির্মাণ কারখানা ছাড়াও কোম্পানি হরেক রকম পণ্যোৎপাদন কারখানার পরিচালনা ভার গ্রহণ করছিল। কর্পোরেশনের নিজস্ব মালসরবরাহের ব্যবস্থাও হয়েছিল। আমরা নতুন কারখানা গড়ছিলাম ও কর্মচারীদের বাস ভবন নির্মাণ করছিলাম। তা'ছাড়া, অফিসের ইমারত তৈরীর জন্যে ২ কোটি ডলার মঞ্জুর হয়েছিল। কর্তৃপক্ষ এটা কিনছিলেন, আর একাজ সেকাজের জন্যে আয় ব্যয়ের খতিয়ান করছিলেন। আমাদের নৈরাশ্যকর অবসান ঘটতে পারে বলে আমার মনে হলো। কোম্পানির সাফল্য লাভে। অদ্ধেক টাকাই ব্যাংক হ'তে আসছিল। কিন্তু আমাদের আয়ের চেয়ে ব্যয়ের মাত্রা অতি দ্রুত ছাড়িয়ে যাচ্ছিল। কাজেই এবার চিরকালের জন্যে কোম্পানির সংস্রব আমাকে ছাড়তে হ'ল, বললাম, "বিলি, এখন তো গত্যন্তর নেই।' আলফ্রেড শ্লোন ও অপর এক ব্যক্তি আমার সঙ্গে দেখা করতে এলেন। বছর কয়েক আগে আলফ্রেড তার হায়াট রোলার বেয়ারিং কোম্পানি ডুবান্টের কাছে বেচে দিয়ে 'ডেলকো' সহ একটি পরিপূরক কোম্পানির সভাপতি হন। তারা আমাকে বুঝিয়ে সুঝিয়ে কোম্পানিতে থেকে যেতে অনুরোধ করলেন।

"নাঃ, সব শেষ হয়ে গিয়েছে। যে ভাবে কোম্পানি চালনা হচ্ছে, তা আমি আর বরদাস্ত করতে পাচ্ছিনা। এখন একটা বিষয়ে আমার বিশেষ উৎকণ্ঠা, আমার শেয়ারগুলো বেচে দিতে পারলে বাঁচি।"

আবার অ্যামরি হাস্কেল আমার সঙ্গে দেখা করতে এলেন। তার মতো মার্জিতরুচির ভদ্রলোক আমি আর দেখিনি।

"ওয়াল্ট, আমরা ফ্রান্সের সাইট্রোয়েন কারখানা কিনছি। লেনদেনের জন্যে যথেষ্ট পরিমাণ বৈদেশিক মুদ্রাও জোগাড় হয়েছে। তুমিও আমাদের সঙ্গে

ফ্রান্সে চল ; সেখানে কোম্পানির সাজসরঞ্জাম ও সম্পত্তির হিসাব নিকাশ করা যাবে। তুমি যন্ত্রবিদের দৃষ্টিকোণ থেকে তোমার মতামত দেবে।

"পদত্যাগ আমি করেছি, তুমি জান। তবে জেনারেল মোটরস-এর কোন কাজে লাগা সম্ভব হলে আমি যেতে রাজি। কিন্তু তোমরা জেনে রাখ, আমি কোম্পানি ছেড়ে যাচ্ছি।"

"পরে এবিষয়ে কথা বলা যাবে।"—মিঃ হাস্কেল বললেন।

"কি ভাবে তোমরা যাবে, জাহাজে ?"

"যেভাবে তোমার ইচ্ছে। এস না কল্যাণি, বেড়িয়ে আসা যাক।"

ডেলাকে বলতেই সে বলল, "য়ুরোপে আগে বেড়াতে যাইনি, এর জন্যে দীর্ঘকাল প্রতীক্ষা করে আছি। তুমি গেলে আমিও যাবো।"

"বেশ প্রিয়ে, আমি গেলে তুমিও যাবে।"

আমাদের আলোচনার মর্ম মিঃ হাস্কেলকে জানালাম। তিনি জানতে চাইলেন, "কাভাবে ছাড়পত্র মিলবে ?" আমি তাঁকে আমার দুখানা হাতের চেটো দেখালাম, এ সম্পর্কে তাকেই ভাবতে হবে।

তিনিই ছাড়পত্রের ব্যবস্থা করলেন, শুধু শ্রীমতী ক্রাইসলারের জন্যেই নয়, শ্রীমতী প্লোন, শ্রীমতী কেটারিং ও শ্রীমতী মটের জন্যও ছাড়পত্র সংগৃহীত হ'ল। চার্লস স্টুয়ার্ট মট জেনারেল মোটরস কর্পোরেশনের অন্যতম সহ-সভাপতি। অ্যালবার্ট চ্যাম্পিয়নও আমাদের দলভুক্ত হয়েছিলেন। তখন তিনি চ্যাম্পিয়ন স্পার্ক প্লাগ কোম্পানির সভাপতি। তিনি ফরাসী মা-বাবার সন্তান, ফরাসী ভাষায় ব্যুৎপন্ন।

জাহাজে অনেক রকম আলাপ আলোচনা চলত, এর বেশির ভাগই আমাকে কোম্পানিতে থেকে যাবার উদ্দেশ্যে উক্ত হতো। যদি কেউ আমাকে নিজ মতানুবর্তী করতে পারতেন, তিনি মি হাস্কেল; আশ্চর্য লোক তিনি। আমি বললাম, "আমি দু'তিনবার বিলির অভিমতের সঙ্গে নিজ মতের সামঞ্জস্য করতে চেষ্টা করেছি। হয়ত তাঁর মতই ঠিক, হয়ত আমার, কিন্তু আমি

নির্ঘাত কোম্পানি ছাড়ছি। মোটর-যান শিল্পের উন্নতির জন্য আমি এত অমানুষিক খাটুনি খেটেছি যে আমার যা কিছু লাভ হয়েছে সে সব নষ্ট হতে দিতে পারি না।”

আমাদের বিদেশ ভ্রমণ আনন্দজনক হয়েছিল; জাহাজ, হোটেল আর অবকাশ যাপনকালীন আনন্দোৎসব শ্লোন ও ক্রাইসলার পরিবারবর্গের মধ্যে যে ঘনিষ্টতা জন্মেছিল, তা' আজ পর্যন্ত অটুট রয়েছে।

সাইট্রোয়েন কারখানা তন্ন তন্ন করে আমি দেখলাম, পরীক্ষা করলাম, ১৫।২০ পৃষ্ঠাব্যাপী টাইপকরা রিপোর্টও আমি দাখিল করলাম। কিন্তু রিপোর্টের সারকথা এই : এ কারখানা কিনলে পাগলামি হবে। মার্কিন মান অনুযায়ী এহেন পুরানো কারখানার নব রূপান্তরে যে অর্থ ব্যয় হবে, তা দিয়ে ফ্রান্সে আনকোরা নয়া কারখানা গড়া যেতে পারে। তাছাড়া, ফ্রান্সে উপযুক্ত পরিমাণ কারবারও নেই। এর ফলে সাইট্রোয়েন কারখানা না কিনবার সিদ্ধান্তই হল। সুতরাং লেনদেনের নিষ্পত্তি করার জন্য কোম্পানি যে ফরাসী মুদ্রা কিনেছিল, তা' আবার মার্কিন মুদ্রায় রূপান্তর করা হয়। ইতিমধ্যে ফ্রাঙ্কের তুলনায় ডলারের বিনিময় মূল্য হঠাৎ অনেক বেড়ে যায়। পরে শুনেছি, আমাদের বিদেশ ভ্রমণ বাবদ কোম্পানি ১ লক্ষ ৪০ হাজার ডলার লাভ করে।

১৯১৯ সালে বুইকের সভাপতি ছাড়াও আমি জেনারেল মোটরস এর কার্য পরিচালনার ভারপ্রাপ্ত সহ সভাপতি ছিলাম। হ্যারি বাসেট বুইকের জেনারেল ম্যানেজাররূপে আমার স্থলবর্তী হন, সুদক্ষ ব্যক্তি তিনি। ১৯১৬ সালে ওয়েস্টন মট কোম্পানি বুইকের সঙ্গে যুক্ত হবার পর তিনি আমাদের এখানে কাজে লাগেন। তখন তিনি ছিলেন আমার সহকারী, তিনি ধাপের পর ধাপ আমার স্থলবর্তী হচ্ছিলেন। আমার পদত্যাগ সরকারীভাবে গৃহীত হবার পর তিনি বুইকের সভাপতি ও জেনারেল মোটরস এর সহ সভাপতি নিযুক্ত হন। ১৯২৬ সালে তাঁর পরলোকগমনে কর্পোরেশন একজন সুযোগ্য লোকের সেবা হতে বঞ্চিত হয়।

আমার সমুদয় শেয়ার বাজারে ছাড়তে ডুরাণ্ট ও পিয়ের ডু পণ্ট রাজি ছিলেন না। তাঁরা এব্যাপারে আমার সঙ্গে আলাপ আলোচনা আরম্ভ করলেন। মনে আছে, আমার পদত্যাগের ২।৩ মাসের মধ্যে লেনদেন চুকিয়ে ফেলা হয়।

আমি যে অবসর নিচ্ছি, আমার স্ত্রীকে একথা বলেছিলাম। তখন আমার বয়স পঁয়তাল্লিশ। ভবিষ্যতের কোন পরিকল্পনা আমার ছিল না। কিন্তু অতীতে বহুকাল আমি নিজের কাজে ডুবে ছিলাম; এর ফলে ব্যক্তিগত বহু ব্যাপার আমি অবহেলা করেছি। আমার অর্থ ঘটিত সমস্যাও ছিল। এজন্যে ডেট্রয়েটে আমার একটা অফিস করা প্রয়োজন দেখা দেয়। কাজ থেকে অবসর আমি নিয়েছি, করবার আমার কিছুই নেই-ও।

দীর্ঘ দিনের অভ্যাসবশে সকাল ৬টায় আমার ঘুম ভাঙ্গবেই। কাজেই সকালে উঠে আমি মোটরে ৬৫ মাইল দূরবর্তী ডেট্রয়েটে যেতাম, সারাদিন অফিসে সময় কাটিয়ে ৬৫ মাইল মোটরে আবার রাতে ফ্লিণ্টে ফিরে যেতাম। সপ্তাহের চার পাঁচ দিন এমনিভাবেই চলতো, অবশিষ্ট দিন বাড়ীতে কাটাতাম। আমার পরিচিত লোকজন আমার সঙ্গে দেখা করতে আসতেন। তাঁদের মধ্যে ছিলেন পুরানো কর্মচারী, প্রথম যৌবনের কারখানার বন্ধু-বান্ধব ও পাঁচমিশেলী লোকজন। নতুন হোটেল খোলা হবে? চাঁদার খাতা নিয়ে প্রথম যাওয়া হবে বুইকের সভাপতির বাড়ী; কারণ বুইক সহরের শ্রেষ্ঠ শ্রমশিল্পের সংস্থা। গল্ফ খেলার মাঠ হবে? ওয়াল্টার ক্রাইসলারকে কমিটিতে নাও। আমার বাড়ীর বাইরে পাহারাদার রাখা হতো না; কাজেই কাজ থেকে ছুটি নিলেও এরূপ ব্যাপার বেড়েই গিয়েছিল। দৃশ্যতঃ, ধূমপায়ীরা আমার একমাত্র পরিচিত ব্যক্তি বলে মনে হতো। শ্রীমতী ক্রাইসলার বলতেন আমার বাড়ীর পুরানো তামাকে ভর্তি। বাড়ীর প্রত্যেকটি ঘরেই ভারী গলায় পুরুষ-কণ্ঠের আলাপ, আলাপ আর আলাপ সে সর্বক্ষণ শুনতে পেত। একদিন সে বলেই ফেলল।

"তুমি কাজে গেলেই ভাল করতে।" 'কাজ' শব্দটি যেভাবে সে উচ্চারণ করল, তা'তে আশ্বস্ত বোধ করলাম। সে আবও বলল, "এটাকে আর বাড়ী বলা চলে না। এটাতে যেন জনতার আড্ডাখানা, একটা রেল স্টেশন।"

আমার মুখব্যাদান ঘটল। এই সে প্রথম একথা বলল। কাজেই আমার মনের পরিবর্তন ঘটে থাকলে প্রতিশ্রুতি ভঙ্গের মতো মনে হবে না।

তাকে আমি বললাম "আমি কি করব ভাবছি, জান? আবার কাজ আরম্ভ করব।"

১৯২০ সাল, জন এন উইলিস বিপদগ্রস্ত হ'য়ে পড়েছেন। তাঁর উইলিস ওভারল্যাণ্ড কোম্পানির ঘোর দুর্দশা। ঐ বছর কোম্পানিটি যেসব গাড়ী তৈয়ার করছিল, বেশি লোক তার খদ্দের ছিল না। ১৯১৮ ও ১৯১৯ সালে মালপত্র পাওয়া কঠিন ছিল; কিন্তু গাড়ী বিক্রয়ে অসুবিধা ছিল না, কারণ ক্রেতার অভাব তখনও ঘটেনি। ১৯২০ সালেও এই আশায় হাজার হাজার গাড়ীর কাঠামো টায়ার ও বিভিন্ন অংশ ও যন্ত্রপাতি তৈয়ার হ'তে থাকে। টলেডো, এলমিরা ও অন্যান্য স্থানে উইলিসের কারখানা গড়ে উঠেছিল। সর্বোপরি, নিউ জার্সির এলিজাবেথে তিনি একটি বেশ বড় কারখানা নির্মাণ করছিলেন। কোম্পানিকে যে টাকা ঋণ দেওয়া হয়েছিল, ব্যাঙ্ক ব্যবসায়ীরা তা' ফেরৎ চাইলেন। এই ঋণের মোট পরিমাণ ৫ কোটি ডলারেরও বেশী।

ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীদের এক প্রতিনিধিদল আমার কাছে এলেন। এঁদের অন্যতম শিকাগোর র‍্যাল্ফ ভ্যান ভেকটেন; তিনি আমার পুরান বন্ধু। আমার প্রথম গাড়ী কেনার জন্য তিনি আমাকে ঋণ দিয়েছিলেন। উইলি আমাকে চাইছিলেন, কিন্তু অবস্থা এমন পর্যায়ে এসেছিল যে, এব্যাপারে তাঁর কোন কথাই বিশেষ খাটত না। বুইকে আমার প্রথমাবস্থা হতেই জনকে আমি জানতাম। ফ্লিন্টে তার একটা রং এর কারখানা ছিল; এজন্যে প্রায়ই সেখানে আসতেন। প্রায়ই তিনি আমাকে তার কোম্পানিতে চাকরি নিতে অনুরোধ করতেন। অবশ্য বিলি ডুরাণ্ট আমাকে বুইকের সভাপতি করার ও বেতন

বাড়িয়ে ৫ লক্ষ ডলার করাব পর তাঁর প্রচেষ্টার অবসান ঘটেছিল। উইলিস-ওভারল্যাণ্ড কোম্পানীর সমস্যায় নিজেকে জড়িত করাব আমার ঘোর অনিচ্ছা ছিল। সাফল্য ও খ্যাতি লাভের দরুণই এসব লোক তাদের লগ্নীকৃত অর্থের একটা বিহিত করার চেষ্টা করতে আমাকে অনুরোধ করছিলেন। ধরুন, আমি বিফল হলাম, তখন কী হবে? আমার সুনাম কতটা নষ্ট হবে? বিফল হলে আমার পক্ষে আর কাজ করা চলবেনা। কাজেই এতে মাথা দোব কেন? এ প্রশ্ন আমি তুললাম। ভ্যান ভেকটেন ও উইলিস আমাকে যুক্তিতর্ক দিয়ে বোঝাতে উঠেপড়ে লাগলেন। তাদের কাছে তখন আমি নিজের প্রস্তাব পেশ করলাম। প্রস্তাবটি এই. দু'বছরের মেয়াদে কাজ করব, আর বছরে নীট ১০ লক্ষ ডলার করে নোব।

অত্যাশ্চর্য কোন ব্যাপার না ঘটলে লগ্নী টাকা ফিরে পাওয়া যাবে না, ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা এটা খতিয়ে দেখেছিলেন। কাজেই তারা জনকে আমার মতেই রাজি হয়ে যেতে বললেন। আবদ্ধ চুক্তি হলো, কোম্পানির পূর্ণ দায়িত্ব আমার। জন অবশ্য স্বপদে বহাল থাকবেন, কিন্তু তাকে আমার কথা মেনে চলতে হবে। আমার পদবী হলো কার্যনির্বাহকারী সহ-সভাপতি। কাগজে-কলমে এবিষয়টা নিষ্পত্তি হবার পরে আমি কাজ আরম্ভ করলাম। খরচ কমাতে হবে, এটা সবাই বুঝলেন আমি তখনই নিউ ইয়র্কে বাসা বদল করি। প্রথমে উঠলাম বিল্টমোরে, পরে কার্লটন হাউসে একটা ফ্ল্যাট ভাড়া করি।

কোম্পানি পরিচালনার কর্তৃত্ব গ্রহণের ঠিক পরে একদিন আমি জনের অফিসে যাই। এমন সাজান গোছান অফিস বিরল। তিনি যখন প্রথমে সাইকেলের কারবার শুরু করেন তখন থেকেই তিনি বেশ বিলাসী। তাঁর অফিসে চমৎকার বায়ু-নিয়ন্ত্রিত একটা বাক্স ছিল; ঐটে সোনালী রেখাঙ্কিত; ওতে দামী সিগার থাকত। যে টেবিলের ওপর ওই সিগার রাখার সিন্দুক ছিল, তিনি আমাকে তার দিকে নিয়ে গেলেন। সিন্দুকের ঢাকনি খুলে একটা সিগার নেবার জন্যে তিনি আমাকে পীড়াপীড়ি করতে লাগলেন। আমি প্রায়

৫০ সেণ্ট দামের একটা সিগার নিয়ে তাতে আগুন ধরালাম। আমাদের সিগার যখন পুড়ছিল, আমিই প্রথম কথা বললাম, "জন, আমি এখানে এসেছি তোমার মাইনে কমাতে।"

তিনি বছরে দেড় লক্ষ ডলার মাইনে নিচ্ছিলেন।

"ওয়াণ্ট, এ আবার কী?"—অভিনেতার মতো তিনি আমার দিকে তাকিয়ে রইলেন।

"আমি তোমার বেতন কমিয়ে বছরে ৭৫ হাজার ডলার করছি।"

মাথাটা একটু তিনি নাড়ালেন, তারপর হেসে বললেন, "ঠিক লোকের ওপরই আমাদের সমস্যা সমাধানের ভার দিয়েছি, মনে হয়।"

কাজটা আমার খুবই শক্ত, জন তা' জানতেনও। জনের অনুপস্থিতিকালে তাঁর সমস্ত কারবারে বিশৃঙ্খলা দেখা দেয়। অ-ব্যবস্থায় সময় সময় বহু কুফল ফলে, এখানে সেসব নিয়ে আলোচনা বৃথা। তবে আমি যে সব মোটর-কারখানার কথা জানি, তারা তেজী বাজারের শিক্ষা ভালভাবেই গ্রহণ করেছে।

উইলিস-ওভারল্যাণ্ড কর্পোরেশনে বহু গলদ ঢুকেছিল, বস্তুত প্রতিযোগিতার অভাব, যুদ্ধকালীন তেজী বাজার ও সহজে উপার্জিত অর্থই এসব ত্রুটির কারণ। সমৃদ্ধের ফলে কর্পোরেশনের কোন কোন পদস্থ কর্মচারী কোন কোন বিষয়ে খুব বেশী সহিষ্ণু হয়ে পড়েন। অপর যে কোন সু ব্যবস্থিত কর্পোরেশনে সেসব বিষয় মারাত্মক বলে গণ্য হ'তো। উইলিস নিজে খুব বেশী বাইরে বাইরে থাকতেন, এর ফলে তার কয়েকজন অধস্তন কর্মচারী বেপরোয়া হয়ে ওঠে। কোন ব্যয় সঠিক ও কোনটা নয়, আমরা জানতাম। আমার মতে যেসব কার্যপরিচালক দু'হাতে টাকা উড়িয়েছেন, তাদের দিয়েই আবার ঐ টাকা উদ্ধারের ব্যবস্থা করলাম। কিন্তু সবচেয়ে বড় কাজ একটা করা হল: টায়ার হতে কাঠামো পর্যন্ত গাড়ীর যেসব অংশের চাহিদা মেটানো সম্পর্কে মাত্রাতিরিক্তভাবে আশাশীল হ'য়ে কিনবার প্রতিশ্রুতি দেওয়া হয়েছিল, আমরা তার একটা সামঞ্জস্য বিধানে সমর্থ হলাম। অবশ্য বুইকে বহু বছর

কার্যপরিচালনার সঙ্গে যুক্ত ছিলাম বলে আমার পক্ষে প্রকৃত চাহিদা ও উৎপাদনের মধ্যে মিল রেখে কাজ করা যে কোন ব্যাঙ্ক ব্যবসায়ীর চেয়ে সহজতর হয়েছিল। পণ্য প্রস্তুতকারী যাঁরা তাঁরা ই অনুভব করেছিলেন যে সম্ভাবনাময় ভবিষ্যতে বৃহত্তর অর্ডারলাভের আশা বর্তমানের যেকোন একটি অর্ডার বাতিলের চেয়ে শতগুণে ভাল। তাঁরা আরো জানতেন, বিপদগ্রস্ত খদ্দেরকে তল্পিতল্পা গুটাতে হতে পারে এমন ঝুঁকি নিতে বাধ্য করাটা ভাল ব্যবসাদারী নয়। তা' ছাড়া, আমার মত লোককে তাদের পক্ষে একথাটা বুঝিয়ে দেয়া অসম্ভব যে অর্ডার বাতিলের অর্থই দুর্ভাগ। যেসব কারখানায় গাড়ীর নানা অংশ তৈয়ার হতো, ঘুরে ঘুরে আমি সেসব দেখলাম। দরদাতাদের লোকজনের সঙ্গে টেলিফোনে কথাবার্তা বলতে বলতে গলা দিয়ে বিকট আওয়াজ বেরুতে থাকত, তাঁদের আমি নানা যুক্তিতর্ক দিয়ে বুঝাতে চেষ্টা করতাম, মিষ্টি কথা বলে মন ভুলাতাম। এভাবে কয়েকমাসের মধ্যেই আমি কোম্পানির দেনা কোটি কোটি ডলার কমিয়ে ফেললাম।

এই বিরাট ও বহু বিস্তৃত কর্পোরেশনের মধ্যে বহু অবাঞ্ছিত বিষয়ের প্রাধান্য স্থাপিত হয়েছিল, ঐগুলো তার পরিচালকমণ্ডলীর দৃষ্টি এড়িয়ে গিয়েছিল।

একদিন আমি কর্পোরেশনের ব্যাপার নিয়ে চিন্তামগ্ন, আমার একান্ত সচিব আমার ধ্যান ভাঙ্গিয়ে বললো, "বাইরে কে একজন সেনাবিভাগীয় অফিসার অপেক্ষা করছেন।" তাঁর নামও সে বললো।

তাঁর কথা বিলক্ষণ আমার মনে আছে। যুদ্ধের সময় ওয়াশিংটনে তাঁর সঙ্গে আমার দেখা। দৃঢ়চেতা, শ্রমসহিষ্ণু, ভয়াল দর্শন এ ব্যক্তির রক্তাভ কেশদাম। একদা তিন দিন ধরে একটা গোলাগুলীর ঠিকা নিয়ে তাঁর সঙ্গে কী-ই না আমার বাদানুবাদ হয়েছিল। আমি শিল্পপতি, তিনি সেনা বিভাগীয় অফিসার। যে কর্পোরেশনের আমি প্রতিনিধি, তাঁকে দিয়ে তার কিছুটা সুবিধে করে নিতে চেয়েছিলাম। আমি ভেবেছিলাম, আমরা সুবিধা পাবার অধিকারী;

তিনি ভাবলেন, না। কিন্তু আমি কি তাঁকে বোকা বানাতে পেরেছিলাম? শত যুক্তি তর্ক সত্বেও আদপে কিন্তু কিছুই করা যায়নি। পরিশেষে তাঁর অফিস ছেড়ে আসার সময় আমি তাকে খোলাখুলিই বলে এলাম: "শোন, তুমি আমার ইচ্ছানুযায়ী আমাকে ঠিকা না দাও তা'হলে যিনি পণ্যোৎপাদনে খরচের হিসাব তেমন ভাল জানে না, সেরূপ কোন উৎপাদনকারীকে খুঁজে তাকে দিয়ে দাও। কিন্তু আমাকে বলতেই হবে, তুমি খুব বুদ্ধিমান; আমি হাসছি বটে, কিন্তু সত্যই তুমি বুদ্ধিমান, আর কঠোরও বটে।"

"মিঃ ক্রাইসলার, এটা যে আমার প্রশংসাবাক্য।"

"নিশ্চয়ই, এটা তোমার প্রশংসার কথা। আরও বলি; যুদ্ধ শেষ হবার পর তোমাব চাকরির প্রয়োজন হলে আমাকে জানাবে; আমি তোমাকে চাকরি দোব।"

যুদ্ধও শেষ হয়েছে, আজ সেই কর্ণেল অসামরিক বেশ ভূষায় আমার অফিসের দোবগড়ায় উপস্থিত। তিনি ঘরে ঢুকেই হাঁক দিলেন: "চিনতে পার?"

"তোমাকে চিনবো না? কী করে তোমাকে ভুলি?"

"আমাকে বলেছিলে, আমার চাকরির দরকার হলে—"

"কর্ণেল, কত বেতন চাও?"

"আমার যে টাকাকড়ি ছিল, রবারের কারবাবে তা' সব খুইয়েছি। তুমিই বেতন ঠিক করে দাও।"

"তোমাকে কাজে নিযুক্ত করা হলো।"

ইনি আমার ভাবী জেনারেল পারচেজিং এজেন্ট। তাঁর সম্পর্কে তিনটা বিষয় আমি জানতাম: তিনি সৎ বিশ্বস্ত এবং যোগ্যতাসম্পন্ন। যে কোন লোকের কাছে আমি এই সব গুণই প্রত্যাশা করে থাকি। তিনি যত আনকোরাই হোন, তা'তে আমার কিছু যায় আসে না; অভিজ্ঞতার মাধ্যমে তাঁর গুণাবলীর

বিকাশ সম্ভব। কিন্তু কোন লোক সৎ ও নিষ্ঠাবান না হলে তাঁর সাহচর্য্য আমার কদাচ কাম্য হতে পারে না।

বেশ শক্ত কাজের ভার প্রথমেই আমি তাঁকে দিলাম। কাজে ভর্তি হবার দিন তিনেক পরই তাকে ডেকে পাঠালাম, তাকে এই কোম্পানির নাম দিলাম, কোম্পানিটী কি কি জিনিস তৈয়ার করে এবং কোন শহরে এর অবস্থিতি তাও বলে দিলাম। তারপর তাকে বললাম, "এই কোম্পানির অবস্থা একেবারেই খারাপ, শুধু এটুকুই তোমাকে আমি বলতে পারি। তুমি ওখানে গিয়ে মাসখানেক বা হপ্তা ছয় থাক, তারপর এর ভিতরকার গলদ আমাকে বলবে।

"চমৎকার।" কর্ণেল বলে চল্লেন, "এ কাজ সম্পর্কে আমি বিশেষ কিছু জানিনে। কাজেই এতেই আমার প্রচুর অনুসন্ধিৎসা।"

"এ ব্যাপারে তোমার চেয়ে আমিও বেশি কিছু জানিনে। কাল তুমি আরও অনেক কিছু জানতে পারবে। তবে আমি শুধু এটুকুই বলছি যে, ওখানকার সব কিছুই গলদ। গলদটা কি তা যখন জানতে পারবে, তখন আমায় এসে জানাবে কি কি কারণে অমনটি ঘটেছে।"

অল্প কিছুকালের মধ্যেই কর্ণেল কারখানার ওপর বেশ আধিপত্য বিস্তার করেন। ইতিমধ্যে কোম্পানির সভাপতিকে পদচ্যুত করা হলো; তিনি হলেন সভাপতি। তার নেতৃত্বে কোম্পানির পরিচালনা-ব্যবস্থা নিখুঁতভাবে চলতে লাগলো, তাঁর রিপোর্ট সম্পর্কে আমার মাথা ঘামাবারও দরকার হতো না। তবে আমি জানতাম যে, তিনি বহু গলদেরই কারণ খুঁজে বার করেছিলেন। এই কর্ণেল পরবর্তী কালে ক্রাইসলার কর্পোরেশনের মধ্যে ডজের (Dodge) আত্মবিলোপ ঘটার পর কর্পোরেশনের জেনারেল পারচেজিং এজেণ্ট নিযুক্ত হন। তিনি আমাদের হয়ে ৫০টি কোটি ডলার ব্যয় করেছেন, কিন্তু ১৯১৭ সালের মতো ১৯৩৬ সালেও তাঁকে বোকা বানান যায়নি। ১৯২৯ সালের পর এই প্রাক্তন সেনাবিভাগীয় অফিসার আমাদের ট্রাকের

ব্যবসায় এবং ক্রাইসলার কর্পোরেশনে অপর কয়েকটি বিভাগের পরিচালনা করেন। তিনি যেকোন কাজের উপযোগী।

কর্ণেল এ, সি, ডাউনিকে কাজে নিযুক্ত করার সময় আমার মনে যে ভাবের উদয় হয়েছিল, তার তাৎপর্য বুঝবার উদ্দেশ্যে আমার জন বিশেক সহযোগীর মধ্যে যে কোন ব্যক্তির নাম উল্লেখ করতে পারি। যেসব লোক আত্মশক্তিতে আস্থাবান, আমি সেরূপ একদল সহযোগীর সঙ্গ কামনা করছিলাম। নিউ ইয়র্কে যাবার জন্য যেদিন আমি ফ্লিণ্ট ছাড়লাম, সেদিন থেকে বুঝলাম যে, আমার উদ্দেশ্য সিদ্ধির জন্যে একদল যোগ্য ব্যক্তির প্রয়োজন। ফ্লিণ্ট ত্যাগের সময় এক ব্যক্তির নাম আমার মনে আঁকা ছিল, তিনি কে, টি, কেলার, বয়সে নবীন, উৎপাদন ব্যবস্থাপনায় তার মত যোগ্য লোককেই আমি পছন্দ করে থাকি। যা হোক, তখন কেলারের অথবা অন্য কারু কথা আমার মনে বিশেষ স্থান পায়নি। একটা বিষয় আমি কখনো করিনি: এক প্রতিষ্ঠান ভেঙ্গে অন্য প্রতিষ্ঠান গড়িনি। যে প্রতিষ্ঠানকে এক সময় সেবা করেছি, তার প্রতি একটা নৈতিক দায় আমি বোধ করতাম। কাজেই ফ্লিণ্ট ত্যাগের সময় আমি ভালই জানতাম যে, যাদের প্রতিভা, চরিত্রবল ও সাহচর্য আমার ভবিষ্যৎ কর্মসিদ্ধির পক্ষে প্রয়োজন, তাদের অনেককেই আমি ছেড়ে যাচ্ছি। এমন কি বুইক থেকে একজনকেও ছাড়িয়ে নিয়ে যাইনি। তবে যতই দিন যাচ্ছিল এদের মধ্যে অনেকে চাকরির জন্য আমার কাছে আসছিলেন। তাঁদের অবশ্য নতুন কাজে ভর্তি করবার প্রবল ইচ্ছা আমার হতো, কিন্তু আমি বলতাম, "যেখানে আছ সেখানেই বরং থাক। তুমি তো ভাল চাকরিই কর। আমার ভাগ্যে কি আছে, কে জানে।" এঁদের মধ্যে যাদের গুণগ্রাহী আমি, তাদের আরও বলতাম, "কিন্তু চাকরি গেলে যে কোন সময় এসে আমার সঙ্গে দেখা করো। তখন কথাবার্তা হবে।"

যা' হোক, ফ্লিণ্ট হ'তে চলে আসার প্রথম ক' মাসের মধ্যে অন্যান্য শ্রেণীর লোকজনের সঙ্গে দেখাসাক্ষাৎও আমার হয়।

একটি বিমান-কারখানা, একটি হারভেস্টার (শস্যকর্তন যন্ত্র) কোম্পানি ও অপর গুটিকয়েক পরিপূরক কারখানাও উইলিস-ওভারল্যাণ্ড কর্পোরেশনের অন্তর্ভুক্ত ছিল। এগুলির একটা ব্যবসাও সুবিধামত ছিল না কিন্তু এদের হারভেস্টার ও বিমানগুলির অবস্থা এর মোটর গাড়ীগুলির চেয়ে কিছুটা ভাল ছিল। কোম্পানীকে টিঁকে থাকতে হলে উন্নত ধরণের গাড়ী তৈরী করা দরকার ছিল। এলিজাবেথে একটা অসমাপ্ত কারখানা পড়ে ছিল; এটা একেবারে নতুন। অনেকজন ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীর কোটি কোটি টাকা এ-কারখানা নির্মাণে বিনিয়োগ করা হয়েছিল। কিন্তু বিক্রী হতে পারে এমন কোন্ জিনিস সেখানে বানান যায়? তখন উইলিসের সঙ্গে আমি এ বিষয়ে একমত হয়েছিলাম যে আর একটি নয়া গাড়ী উদ্ভাবন করা প্রয়োজন। এবিষয়ে মাথা ঘামানোর সময়ই ফ্রেড এম জেডার, ওয়েন স্কেলটন ও কার্ল ব্রীয়ার-এর সঙ্গে আমার আলাপ।

এরা তিনজনই বয়সে যুবক ইঞ্জিনিয়ার, মোটর গাড়ী নির্মাণ ব্যাপারে যাদুকর। তাদের তিনজনকে একটি অখণ্ড ও অনন্যসাধারণ পূর্তবিদ্যার তিনটি পৃথক অঙ্গ বলে বিবেচনা করা যেতে পারে। সমাজের উচ্চ বা নিম্ন স্তরের কোথাও এমন অঙ্গাঙ্গী সম্পর্কযুক্ত তিন বন্ধুর সন্ধান পাওয়া যাবে না, তবে উপকথা বর্ণিত থ্রি মাস্কেটিয়ার্স শুধু এঁদের সঙ্গে তুলনীয়।

জেডার মিশিগান বিশ্ববিদ্যালয়ের স্নাতক উপাধিধারী। ১৯০৯ সালে স্টুডিবেকার কর্পোরেশনের মুখ্য পূর্তবিদের পদলাভের কথা প্রায় পাকাপাকি ঠিক হয়ে আসছিল; হঠাৎ ব্রীয়ারের সঙ্গে দেখা। ব্রীয়ার তখন সবেমাত্র লেল্যাণ্ড স্ট্যানফোর্ড (জুনিঃ) বিশ্ববিদ্যালয় ছেড়ে অ্যালিস-চামার্স কারখানায় শিক্ষানবীশীরূপে প্রবেশ করছিল। স্কেলটন ওহায়ো স্টেট বিশ্ববিদ্যালয়ের ইঞ্জিনিয়ারিং স্কুলের স্নাতক। তখন তিনি প্যাকার্ড কারখানার নক্সা নির্মাণ-বিভাগে কাজ করছিলেন, চক্রদণ্ড ও 'ট্রান্সমিসান' সম্পর্কে তখন তিনি প্রতিভাবান বিশেষজ্ঞরূপে পরিচিত। ১৯০৫ সালে পোপ-টোলেডো

কারখানায় তিনি প্রথম জীবনারম্ভ করেন। জেডার এ-দুজনকে স্টুডিবেকারের ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগে ভর্তি করে নেন। ১৯২০ সালে এঁরা সবাই সেখানে কাজ করেন। তাঁদের আমি সৃষ্টিকুশলী পূর্তবিদ বলে জানতাম; মোটরযান নক্সা করার ব্যাপারে তাঁরা বিশারদ।

এলিজাবেথ কারখানার একটা কোণে আচ্ছাদন রচনা করে আমি তাঁদের কাজের জায়গা করে দিয়েছিলাম। নতুন গাড়ীর নক্সা রচনার ভার তাঁদের ওপরই দেওয়া হয়েছিল, কারণ তখন আমি মনে করেছিলাম যে, বাজে গাড়ীর পরিবর্তে যদি কোনও নতুন গাড়ী এখানে নির্মাণ না করা হয় তাহলে উইলিস কোম্পানি পুরাপুরিই লালবাতি জ্বালাবে। কাজেই মাঝে মাঝেই আমাকে নিউ জার্সি যেতে হচ্ছিল। ঐ তিনজন পূর্তবিদ প্রায় শব্দোচ্চারণ না করেই পরস্পরের মধ্যে আলাপ করতেন; এমনই তাঁদের মধ্যে মনের মিল। কিন্তু তাঁরা আমাকেও বুঝতে পারতেন। এটাই আমার মনে অপূর্ব শিহরণ জাগিয়েছিল। জন উইলিস সময় সময় মনে করতেন যে এক জোড়া নয়া 'গ্যাজেট' (যন্ত্রাংশ) ও একটি রং-এর আস্তরণেই কোম্পানির সমস্যা মিটে যাবে; পক্ষান্তরে আমার দৃঢ় প্রত্যয় জন্মেছিল যে দেশবাসী একটা সম্পূর্ণ নতুন ধরণের মোটরগাড়ীর প্রতীক্ষায় রয়েছে।

আমার ভবিষ্যৎ কী? একটা ব্যাপারে আমার মনঃস্থির হয়েছিল। যেকোন উপায়ে যেকোন জায়গায় একটা নতুন রকমের মোটর তৈয়ার করতে হবেই; কিন্তু খুব সম্ভব উইলিস কারখানায় নয়। জেডার, স্কেলটন ও ব্রীয়ার যে মোটর গাড়ীর স্বপ্ন দেখে আসছিল, তার একটা নক্সা রচনার কাজে এগিয়ে যাবার জন্য আমি তিনজনকেই অনুমতি দিলাম। নিউয়ার্কের মেকানিক স্ট্রীটের এক পুরানো বাড়ীতে পরামর্শদানকারী ইঞ্জিনীয়ারিং প্রতিষ্ঠানরূপে তাঁরা কাজ শুরু করে দিয়েছিলেন। সেখানেই তাঁরা তাঁদের কর্মচারী, নক্সা রচনার যন্ত্রপাতি ও ব্যক্তিগত অন্যান্য জিনিসপত্র স্থানান্তরিত করেছিলেন।

আমি তাঁদের ওখানে নিয়মিত যেতে শুরু করলাম। তাঁদের সঙ্গে আমার যেসব আলাপ আলোচনা চলছিল, তা' খুবই চিত্তাকর্ষক। এলিজাবেথে তাঁরা যে নকসা রচনা অসম্পূর্ণ রেখেছিলেন, তা' সঙ্গত ও আবশ্যক বোধে সেখানেই তাঁরা ফেলে রেখে আসেন। যেসব গাড়ী রাস্তায় চলাচল করছিল, তাদের চেয়ে নয়াগাড়ী উৎকৃষ্টতব হতো বলে আমরা বিশ্বাস করেছিলাম। কিন্তু অন্তত কিছু কালের জন্যেও এটা আমাদের গণনার বাইরে চলে গিয়েছিল। ঐ গাড়ী বিলি ডুরাণ্টের ফ্লিণ্ট কারখানা থেকে পরে তৈবী হয়েছিল। ইতিমধ্যে আমাব ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ী বন্ধুবান্ধব আর একটা উদ্বেগজনক পবিস্থিতিতে সহাযতা করতে আমাকে অনুরোধ কবলেন। এবার ম্যাক্সওয়েল মোটরস কোম্পানীর পালা, তখন কোম্পানির নিতান্তই দৈন্য দশা।

কর্মীর পুরস্কার

আট

যুদ্ধের ঠিক পরবর্তীকাল, সব ক'টি মোটর কোম্পানীই তেজী বাজারের সুযোগে ফেঁপে উঠেছিল। ক্রেতাদের শুধু একটা প্রশ্ন: আপনারা কি ডেলিভারী দিতে পারবেন? মোটরগাড়ী ডেলিভারী দিলেই বিক্রী। কিছুকাল বাজারে এ চাহিদা ছিল বলে হঠাৎ সরকারী ঠিকা বাতিল হলেও কোন কোন কোম্পানি অসুবিধা কাটিয়ে উঠেছিল। এ অবস্থার সুযোগ ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা নেন, তারা ম্যাক্সওয়েল মোটর কোম্পানীকে মোট দু' কোটি ৬০ লক্ষ ডলার ঋণ দেন। তারপর লোকে মনে হয়েছিল সমৃদ্ধির চরম হঠাৎ সেটা হলে দাঁড়াল মন্দা, যুদ্ধোত্তর বৈষয়িক বিপর্যয়ে হলো তা'র পরিসমাপ্তি।

ব্যাঙ্ক ব্যবসায়ীদের হয়ে জেমস বর্থ ব্র্যাডি আমার কাছে এলেন। জিম ও তাঁর ভাই নিকোলাস আমার অন্তরঙ্গ বন্ধু। তাদের সাহায্য করতে আমি ব্যগ্র, ম্যাক্সওয়েলের পুনর্গঠনের ভার গ্রহণ যাতে আমি করতে পারি, তজ্জন্য তারা উইলিসের অনুমতি নিলেন, কারণ তখনো আমি উইলিস ওভারল্যাণ্ডের বিপর্যয় রোধের জন্য কর্মরত। এভাবে আমি ম্যাক্সওয়েল পুনর্গঠন ও পরিচালনা কমিটির সভাপতি হলাম।

ব্র্যাডি ভ্রাতৃযুগল আশা করেছিলেন, আমি ম্যাক্সওয়েলে থেকে যাবো, কিন্তু আমার এবিষয়ে আদৌ স্থিরতা ছিল না। চামারের (Chalmers) সঙ্গে ম্যাক্সওয়েল কোম্পানির একটা অপ্রীতিকর ব্যাপার জড়িয়ে ছিল। ম্যাক্সওয়েল কোম্পানি চামারের ইজারা নেয়, তা' ছাড়া, দুই কোম্পানির মধ্যে এত সব বিরোধ তখন চলছিল যে, আমার পক্ষে বেশিদিন ম্যাক্সওয়েলের সঙ্গে জড়িত থাকা ভুল হবে বলে আমার বিশ্বাস দৃঢ়তর হতে থাকে। মনে

আছে, একবার এক বৈঠক ত্যাগের সময় আমি ব'লছিলাম, "দশফুট লম্বা খুঁটি দিয়েও আমি এটা ছোঁব না।" পরবর্তীকালে আমার বক্তব্যের তাৎপর্য পরিস্ফুট হয়ে উঠেছিল, কারণ এটাই আমার জীবনের সবশ্রেষ্ঠ সুযোগে পরিণত হয়। যাহোক ব্রাডি ভ্রাতারা আমাকে দিয়ে প্রতিশ্রুতি পূরণ করিয়ে নেন।

ইতিমধ্যে আমার জনৈক সুহৃৎ আমাকে সদুপদেশ দেন। তিনি বললেন, "শোন ওয়াল্টার, তুমি যা' চাইছো, ম্যাক্সওয়েলও ঠিক তা-ই। তোমার মতো উপযুক্ত ব্যক্তির ওপর এর ব্যবস্থাপনার ভার ন্যস্ত। কিন্তু পারিশ্রমিক সম্পর্কে ধারণা তোমাকে বদলাতে হবে। জেনারেল মোটরস থেকে বছরে পাঁচ লাখ, আর ব্যাঙ্ক ব্যাপারীরা বিপদে প'ড়ছিলেন বলে উইলিস হতে দশ লাখ করে মাহিনে পেতে। কিন্তু এখানকার অবস্থা ভিন্নরূপ। উৎপাদন ব্যবস্থাপকের চেয়েও এখন ঢের বেশি দায়িত্ব তোমার। পণ্যব্যবসায়ীরূপে তুমি যোগ্যতার পরিচয় দিয়েছ, অর্থনীতির ব্যাপারেও তোমার সমান পারদর্শিতা। মালিকানা ও এর আনুসঙ্গিক ব্যবস্থাপনার কর্তৃত্ব স্থাপন করে যদি ভবিষ্যতে পুরস্কার লাভ করতে চাও তা' হলে পূর্বের চেয়ে তুমি বেশি প্রতিষ্ঠার অধিকারী হবে। কিন্তু তোমার মাইনে বছরে ১লাখ ডলারের বেশি দাবী করা উচিত নয়।"

এ ব্যবস্থায় আমি রাজি হলাম, তা'ছাড়া আমার নিয়োগ সম্বন্ধে একটা চুক্তি করা হল এবং বিপুল পরিমাণ শেয়ার নেবার অধিকার আমাকে দেয়া হয়।

এর পর বছরখানেক কেটে গেল, আমার দিন রাত নিউইয়র্ক ও ডেট্রয়েটের মধ্যে চলাচলকারী ট্রেনে কেটে গেল। পায়ইনিক ও জিম ব্রাডি আমার সঙ্গে থাকতেন, এরা আমার সুহৃৎ কাজেই সৎসঙ্গে আমার কাল কাটছিল। কিন্তু ব্যাঙ্কের পাওনা টাকা শোধের যে প্রস্তাব আমি করেছিলাম, তা' শুনে ব্যাঙ্ক কমিটির সভ্যরা আঁৎকে উঠেছিলেন। সে-দৃশ্য জীবনে ভুলবো না।

"কী বলছো? ম্যাক্সওয়েল কোম্পানীকে আরো দেড় কোটি ডলার ঋণ দোব? রক্ষে কর, ওয়াল্টার।"

"আমার বক্তব্য শেষ না হওয়া পর্যন্ত একটু অপেক্ষা কর। আমি এখুনি নগদে ৫০ লক্ষ ডলার পাওনাদারদের ঋণ শোধ করে দিতে চাই। অবশিষ্ট ঋণ শতকরা ৬ ডলার সুদে এক, দু' ও তিন বছরের মেয়াদে পরিশোধ করা হবে। এর ফলে কোম্পানি একটু হাঁফ ছাড়ার অবকাশ পাবে। ম্যাক্সওয়েলকে যদি বাঁচাতে চান—"

"দেড়কোটি ডলারের বাকী কী হবে ?"

"আগে আমার কথা শুনে নাও।" তোমার পাওনা টাকা নিতে চাও, এটা তো সত্য ?

"নিশ্চয় ! আগে যে ২ কোটি ৬০ লক্ষ ডলার ঋণ দেওয়া হয়েছে, তাও ফিরে চাই।"

"সেটাকা মালমশলারূপে কারখানাতেই রয়েছে, এবং অধিকাংশই বিভিন্ন অংশে রূপান্তরিত। যখন সব কিছু একত্র করে মোটরগাড়ী তৈয়ার হবে, তখন সেগুলো বিক্রী করা হবে, তোমরাও টাকা ফিরে পেতে থাকবে।"

"কিন্তু তুমি যে নতুন দেড় কোটি ডলার ঋণ দিতে বলছ, তা'র হবে কী ?"

"কোম্পানি চালাবার জন্যে এটা আমার প্রয়োজন। কিন্তু বর্তমানে যে অবস্থায় গাড়ীগুলো রয়েছে, তা' বিক্রী হবে না। নতুন করে এর নক্সা আঁকার ব্যবস্থা আমি করেছি। গাড়ীর দামও কমিয়ে দেব।"

"কত দাম হবে ?' কমিটির সভ্যরা সকলেই পেন্সিল বের করলেন।

"নতুন ধরনের গাড়ীর দাম হবে ৯৯৫ ডলার, এতে লাভ হবে মাত্র ৫ ডলার।"

"ওয়াল্টার, তুমি যে একেবারে অপ্রকৃতিস্থ হয়ে উঠেছ, মাত্র পাঁচ ডলার লাভে গাড়ী বিক্রী করা যায় না।"

"আমি যে আমাদের সমস্ত মজুত মালই বিক্রী ক'রে ফেলতে চাইছি।'

"কিন্তু একটা গাড়ীতে মাত্র ৫ ডলার লাভ! লাভের অঙ্ক অন্তত একশ ডলার হওয়া উচিত।"

"শোন, ৯৯৫ ডলারে গাড়ী বিক্রী করা যাবে। এর ওপর একশ' ডলার বেশী দাম ধরলে বিক্রী হবে না। অন্তত এ গাড়ী তো নয়ই!"

ম্যাক্সওয়েল এবং চামার্স কোম্পানী দুইটির রিসিভার নিযুক্ত হবার পর হ্যারি ব্রনার ও আমি পুনর্গঠিত পরিচালনা কমিটির পক্ষ থেকে সমুদয় সম্পত্তি কিনে নিলাম। নতুন নক্সা অনুযায়ী নির্মিত ম্যাক্সওয়েলের গাড়ীগুলো ৯৯৫ ডলার দামে বেশ সন্তোষজনক হারে বিক্রী হচ্ছিল। বাস্তবিক নতুন ঋণ সংগ্রহ করার পর কোম্পানীর অবস্থার অনেকটা উন্নতি হলো। যা'হোক, কাগজে কলমে এমন বহু ব্যাপার ছিল, যা আমাদের প্রায়ই সমর্থন করতে হোত।

১৯২২ সালের গ্রীষ্মকালে আমার বন্ধু বি ই হাচিনসন ম্যাক্সওয়েলে যোগ দেন। তিনিই কোষাধ্যক্ষরূপে কোম্পানীর তরফে অধিকাংশ সময় ওকালতি করতেন। হাচ মোট প্রায় ১ কোটি ১০ লক্ষ ডলার মূল্যের সম্পত্তি আমাদের সম্পত্তি-তালিকা হ'তে বাদ দিয়ে কাজ সুরু করেন। এতটা টাকা বাদ দিয়ে ধার চাইবার জন্য যখন আমরা কোম্পানির অবস্থা বর্ণনা করতাম, তখন পরিস্থিতি তেমন সম্ভাবনাময় বলে মনে হতো না। এসত্ত্বেও কোম্পানীর নামে একটা সম্ভ্রম ও শ্রদ্ধার ভাব উদ্রেক হচ্ছিল। এর জন্যে আমাদের করপোরেশন হাচের নিকট বহুলাংশে ঋণী। তখন সে যুবক মাত্র, বয়স প্রায় ৩৪, শিকাগোয় তার বাড়ী, মাত্র ষোল বছর বয়সে হাইড পার্ক হাই স্কুল থেকে ম্যাসাচুসেট্স ইনষ্টিটিউট অব টেকনোলজিতে সে ভর্তি হয়। দু' বছর পর সে ইলিনয়েজে ফিরে যায়। মাঝে কিছু সময় 'বস্টন গ্লোবের' রিপোর্টারের কাজ করে।

ইলিনয়েজে ফিরে এসে সে গ্র্যাণ্ডক্রসিং ট্যাক কোম্পানীতে চাকরী নিল। তখন বেলচা হাতে তাকে ষ্টীল ফার্ণেসের কাজ করতে হোত। ২২ বছর বয়সে

সে ঐ কোম্পানীর "ওপেনহার্থ" ডিপার্টমেন্টের সুপারিনটেণ্ডেণ্ট পদে অধিষ্ঠিত হ'ল। ১৯১৮ সালে আর্ণষ্ট ও আর্ণষ্টে কাজ নেওয়ার পূর্বে সে শ্রমশিল্পে বিচিত্র অভিজ্ঞতা সঞ্চয় করে। আর্ণষ্ট ও আর্ণষ্ট কোম্পানী হিসেবপত্রের ব্যবসা করত। এখনো মাঝে মাঝে পুরানো বন্ধুদের ছেলেদের পরামর্শ দেবার সময় আমার হাচ-এর কথা মনে পড়ে। সম্প্রতি আমার এক বন্ধুর ছেলে এসেছিল, তাকে বিমান কোম্পানীর কাজে ঢুকিয়ে নিতে হবে।

"তুমি আমার পরামর্শ চাও ?"

"আজ্ঞে, হ্যাঁ।"

"বেশ, আমি বলছি শোন : তুমি বলছ বিমান-পরিবহন শিল্পের ক্রমশঃ উন্নয়ন ঘটছে। কিন্তু, আমি যতদূর জানি তাতে এই শিল্পসংক্রান্ত সমস্ত চাকরীর জন্যই বহু ছেলে ঘোরাঘুরি করছে। আচ্ছা, এমন একটা কাজ বেছে নাও না যার থেকে তুমি বিমান পরিবহন শিল্পে অথচ তার বাইরেও সব রকম কাজের সুযোগ সম্পর্কে জানতে পারবে ? তুমি তো জান, এদেশে এখন বহু শিল্পের উন্নতি ও বিস্তৃতি ঘটছে। আর সে-সব যায়গায় কাজ-কর্মের অনেক সুযোগও রয়েছে। সবার আগে যাতে তোমার উপর নজর পড়ে এমনভাবে নিজেকে তুমি ঘষে মেজে তৈরী ক'রে নাও। আমি হলে ত' হিসেবের কাজে পারদর্শিতা অর্জন করতাম। আমি এ্যাকাউণ্ট্যাণ্ট হতাম। কোম্পানী থেকে তরুন এ্যাকাউণ্ট্যাণ্টদের বিভিন্ন কোম্পানীর হিসেব পরীক্ষার জন্য সবত্র পাঠান হয়। এমন একটা নৈপুণ্য তাদের আছে যার ফলে তারা ব্যবসারক্ষেত্রে অপরিহার্য, তাদের দাম অনেক। প্রায়ই দেখা যায়, যে কোম্পানীতে হিসেব পরীক্ষা করতে যায়--সে সব প্রতিষ্ঠানেই তারা চাকরী পেয়েছে।"

আমার এ যুক্তির উজ্জ্বল দৃষ্টান্ত বি, ই, হাচিনসন। সে হিসাবনিকাশে পারদর্শী, এজন্য ১৯১৮ সালে আর্ণষ্ট অ্যাণ্ড আর্ণষ্ট তাকে আমেরিকান রাইটিং পেপার কোম্পানির হিসাব বিভাগ পুনর্গঠনের ভার নিতে পাঠায়। একাজ শেষ হলে সে কোম্পানীর কোষাধ্যক্ষ নিযুক্ত হয়। কিন্তু ম্যাক্সওয়েল

পুনর্গঠনের সময়ই তার জীবনের সবচেয়ে বড় সুযোগ আসে। কে বলে এদেশে ভাল কাজের সুযোগ আর নেই? পৃথিবীর ইতিহাসে যুবকদের কাছে এত সুযোগ কখনও উপস্থিত হয়নি। একটা সুযোগ নষ্ট হলেও দুশ্চিন্তার কোন হেতু নেই, যদি সতর্ক থাকা যায়, আর সুযোগলাভের জন্যে নিজেকে যোগ্য করে তোলা যায় তা'হলে তার আরও সুযোগ আসবেই।

১৯২২ সালের বসন্তকালে আমি একটা বড়রকমের সুযোগ হারিয়েছিলাম বলে আমার মনে হয়েছিল। উইলিস কোম্পানির কাজ আমার শেষ হয়েছিল। ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা উইলিস ওভারল্যাণ্ডের ঋণ বাজার থেকে গুটিয়ে নেবার উদ্দেশ্যে ১ কোটি ৭৫ লক্ষ ডলার মূল্যের ঋণপত্র ছাড়বার বন্দোবস্ত করেছিলেন। কোম্পানীকে রিসিভারের হাতে দেওয়ার ব্যবস্থা হল। কোম্পানির হিসাব নিকাশ একেবারে চুকিয়ে ফেলার অঙ্গ হিসাবে এলিজাবেথের বেশ বড় ও আধুনিক কারখানাটা নিলামে বেচার ব্যবস্থা হয়। ব্যাঙ্ক কর্তৃক প্রদত্ত ঋণের আনুমানিক ১ কোটি ৪০ লক্ষ ডলার এ কারখানা নির্মাণে ব্যয় হয়েছিল, ব্যাঙ্কগুলো এখবর জানত। কিন্তু কারখানা বেচে যে টাকাই মিলুক, তারা তাই ভাগ বাঁটোয়ারা করে নিতে রাজি। কারখানার সঙ্গে আমাদের গাড়ীটিও অর্থাৎ জেডার স্কেলটন ও ব্রীয়ার কর্তৃক আঁকা নয়া গাড়ীর নক্সাটাও বিক্রী করে দেবার কথা ছিল।

কমিটির জনৈক ব্যক্তি আমাকে লোভ দেখিয়ে বললেন, "তৈয়ারী খরচের চেয়েও ঢের কম দামে এলিজাবেথের নয়া কারখানাটা তো তুমি ম্যাক্সওয়েলের জন্যে কিনে নিতে পারো, ওয়াল্টার।" বক্তা উইলিস ও ম্যাক্সওয়েল উভয়ের ভেতরকার অবস্থাটা ভাল করেই জানতেন। তিনি আরও জানতেন, যে-কোম্পানির শেয়ার-হোল্ডার ঋণপত্রগ্রহীতা ও অন্যান্য পাওনাদারের মধ্যে এত বেশি রেষারেষি, সেখানে মাথা বাড়িয়ে দেওয়া কষ্টকর। যাহোক, উইলিস কর্পোরেশন নতুন ধরণের গাড়ী বের করতে পারেনি বলে আমি কতখানি নিরাশ হয়েছিলাম তিনি তা উপলব্ধি করতে পেরেছেন ব'লে মনে হল না।

আমি নিজে নিলাম ডাকে যাইনি ; তবে আমার প্রতিনিধি সেখানে ছিলেন। ৫০ লাখ ডলারেরও সামান্য কিছু বেশি ডাক দেবার ক্ষমতা তাঁকে দেওয়া হয়েছিল। কিন্তু নিলামকারীদের মধ্যে যে বিলি ডুরাণ্টও! সেবছর বসন্ত কালে বিলি ডুরাণ্ট বার কয়েক এলিজাবেথের কারখানা পরিদর্শন করেন। তাঁকে তখন তিনটে গাড়ী দেখান হয় ; এদের ভেতর নতুন ধরণের মোটর-গাড়ীও ছিল। কারখানার বিস্তৃত ফাঁকা ময়দানে তিনি একটা গাড়ীতে ঘুরেও বেড়ান। শেষ পর্যন্ত জেনারেল মোটর্স ও মাক্সওয়েলের প্রতিনিধিরা ডাকা বন্ধ না করা পর্যন্ত বিলিই সর্বোচ্চ নিলামকারী বলে গণ্য হন। ডুরাণ্ট ৫৫ লাখ ২৫ হাজার ডলার দামে কারখানা নিলামে ডেকে নেন, এতে তিনি বেশ লাভবান হলেন।

জেডার, স্কেলটন, ব্রীযার ও তাদের সহযোগিদের দিয়ে একই ধরণের, কিন্তু আয়তনে একটু বড় মোটর গাড়ীর নকসাপত্র আঁকার জন্য ডুরাণ্ট বন্দোবস্ত করেন। ডুরাণ্ট চাইলেন, গাড়ীটা আয়তনে বড় হবে, আর এর অশ্বশক্তিও বেশী হবে।

ফ্লিণ্ট নামে পরিচিত এ গাড়ী তিনি তৈরী করে বাজারে বের করলেন, গাড়ীটা চমৎকার, কিন্তু দাম বেশী। এখানেই যত গোলমাল। এলিজাবেথ কারখানায় তিনি আর একখানা গাড়ীও তৈয়ার করেন, নাম ষ্টার। ফোর্ডের সঙ্গে এর প্রতিযোগিতা। বিলি ডুরাণ্ট অন্যান্য বিপদাপদে বিপন্ন হয়ে পড়বার পূর্বেই দেশে ১৫ লক্ষ ষ্টার গাড়ী চালু হয়ে যায়।

আমার নৈরাশ্যই কিনা শেষে শাপে বর হলো! প্রথম গাড়ীটি বিলি ডুরাণ্টের ফ্লিণ্ট গাড়ীতে রূপান্তরিত হলে আমরা নতুন ধরণের দ্বিতীয় গাড়ীর ভবিষ্যৎ সম্ভাবনা সম্পর্কে আশাবাদী হলাম। স্কেলটন, ব্রীযার ও আমার সহযোগিতায় জেডার এটার নক্সা আঁকতে আরম্ভ করেছিলেন। যদিও আমরা যথেষ্টই নৈরাশ্য বোধ করেছিলাম, তবে গাড়ীটার বিভিন্ন অংশ প্রয়োজন অনুযায়ী আলাদা আলাদা করে নির্মাণ করা হয়। এসত্ত্বেও ছুটো

পূর্ণাঙ্গ গাড়ী তৈরী হলো, তবে দাম বাড়ল অনেক। রাস্তায় পরীক্ষাও আমরা করলাম। সেসময় আমরা উত্তেজনায় অধীর।

একটা পুরাণো গাড়ীর জীর্ণ 'হুডের' নীচে আমরা নতুন ধরণের হাই-কম্প্রেসন (High-compression) ইঞ্জিনের সংশয়াতীত শক্তিকে গুপ্ত রেখে-ছিলাম। জেডার ও তার সহযোগিরা সাধ্যাতীত কাজ করেছেন। ট্রাফিক পুলিশের বাহু উত্থিত হবার সঙ্গে সঙ্গে একদল গাড়ীর মাঝখানেও এগাড়ীকে থামিয়ে ফেলা যায়। আর উদ্ধত মেজাজের শোফার সহ দুটো বিপুলায়তন গাড়ীর মাঝখানে এই কুৎসিৎ দর্শন পুরাণো গাড়ীটিকে থামান তো একটা উপভোগ্য ব্যাপার। ইঞ্জিনের শব্দের সঙ্গে সঙ্গে আমরা আমাদের যাত্রাপথে ট্রাফিক পুলিশকে অতিক্রম করে চলে যেতাম, পক্ষান্তরে আমাদের হঠাৎ-প্রতিদ্বন্দ্বী অন্যান্য গাড়ী তো চলার জন্যে তখন সবেমাত্র প্রস্তুত হতো। কী-ই না সহজগামিতা আমাদের গাড়ীর ছিল। অর্থাৎ ১৯২৩ সালে যেসব মোটরগাড়ী রাস্তায় চলাচল করত, তাদের সঙ্গে তুলনা করেই একথা বলা হচ্ছে। আমাদের নয়া গাড়ীর নাম কি ক্রাইসলার গাড়ী হবে? কেউ তো এ-গাড়ীর নাম আগে শোনেনি। কিন্তু এর স্বপ্ন আমরা দেখেছি, প্রেমিকার মতোই অন্য কোন চিন্তা মনে আমাদের স্থান পায়নি।

শুক্রবার দিন নিউইয়র্ক থেকে অদৃশ্য হয়ে মেকানিক স্ট্রিটের ছোট্ট কারখানা বাড়ীতে যাওয়া আমার পক্ষে স্বাভাবিক ব্যাপার হয়ে দাঁড়িয়েছিল। তারপর সপ্তাহশেষের ক'দিন আমার পরিবারবর্গ আর আমার ধরাছোঁওয়া পেত না। যাবার আগে স্ত্রীকে কাছে ডেকে ক্ষমা চেয়ে কৈফিয়ৎ দিতে আরম্ভ করলেই সে ব্যঙ্গ করে বলতো, "হ্যাঁ। জানিই তো। নিউ জার্সিতে যাবে, আর রবিবারটা পর্যন্ত সেখানেই থাকবে।" তারপর সঙ্গে সঙ্গে তার কণ্ঠস্বরের অদ্ভুত পরিবর্তন লক্ষ্য করা যেতো। "অবশ্য সবই বুঝি। বেশ তো যাও না।"

অবশেষে জেডার, স্কেলটন ও ব্রীয়ার ডেট্রয়েটে পুরানো চামার্স কারখানাতেই নিজেদের সুপ্রতিষ্ঠিত করলেন, এটাকে আমরা পরিষ্কারপরিচ্ছন্ন ও নতুন করে

ফেললাম। ধ্বংসোন্মুখ কোম্পানি সম্পর্কে আমাদের মনে আর ক্ষোভ রইলো না ; কারখানা আর একে কাজে লাগাবার উপায় নিয়ে আমরা এখন মাথা ঘামাতে শুরু করলাম। আমরা যে নয়া যান্ত্রিক শিশুকে অর্থাৎ জেভারের হাইকম্প্রেশন ইঞ্জিনকে এতদিন ধরে পোষণ করে আসছিলাম, নবগঠিত ম্যাক্সওয়েল পরিচালকমণ্ডলী তার ভার গ্রহণ করেছিল। এটা আমাদের নতুন গাড়ীর হৃদপিণ্ড। বহু নৈরাশ্যেও ইঞ্জিনিয়ারগণ ভেঙ্গে পড়েন নি, তাঁরা একে পূর্ণাঙ্গ করতে সমানে ক'বছর কাজ করেছেন। তাই পরিচালকমণ্ডলী কর্তৃক অনুমোদিত অর্থ ইঞ্জিনিয়ারদের দিতে পারা এবং তাদের সকলকে কোম্পানিতে নিয়োগ করার আনন্দ আছে। পূর্তবিভাগ পরিচালনার দায়িত্ব এঁদের উপর ন্যস্ত হলো। স্বভাবতই ততদিনে আমি এই উদ্যোগ আয়োজনে সর্বান্তঃকরণে নিজেকে নিয়োজিত করেছিলাম, পরেই স্থির হয়ে গিয়েছিল, যে নয়া গাড়ী আমাদের আশা ভরসা স্থল, তার নতুন নামকরণ হবে 'ক্রাইসলার'।

প্রায় এই সময় আমার বন্ধু নিক ব্রাডির কাছ থেকে বেশ একটা ধাক্কা খেলাম।

তিনি বললেন, "ওয়াল্টার, জিম মরণাপন্ন, এ-সময় মোটর গাড়ীর ব্যবসাতে আটকে থাকা আমি আদৌ পছন্দ করছি না। স্টুডিবেকারের সঙ্গে একটা বন্দোবস্ত করবার আশা করি।"

মনে আমার ঘেন্না ধরে গেল না। কিন্তু ব্রাডি ভ্রাতৃদ্বয় আমার বন্ধু। কাজেই বাক্যব্যয় না করে আমি আমার শেয়ার বেচে দিলে, আর আমায় নিয়োগ সম্পর্কিত চুক্তি বাতিল করে দিতে রাজি হয়ে গেলাম। অবশ্য সর্ত রইলো, ব্যাপারটা কোম্পানির অন্যান্য শেয়ার হোল্ডারদের মনঃপূত হওয়া চাই। বিষয়টা আমার কাছে স্পষ্ট হয়ে গেলো : স্টুডেবেকার ব্রাডিদের কোম্পানি কিনে নিলে স্টুডেবেকারের চেয়ারম্যান ফ্রেডারিক এম ফিস স্টুডেবেকারের প্রেসিডেন্ট আলবার্ট আর এর্স্কিনকে সম্মিলিত প্রতিষ্ঠানের নেতৃত্বের পদে অভিষিক্ত করতে চাইবেন। কাজেই একই চারণক্ষেত্রে ক্রাইসলার আর এর্স্কিনের স্থান হবে না।

আমার পক্ষে সুখের বিষয়, ব্যবসায় হস্তান্তরের কথাবার্তা ফেঁসে গেলো, পুরানো চামার্স কারখানার উদ্যোগ আয়োজনে আমি আবার মত্ত হলাম।

তারপর এলো কু-সংবাদ, এটা ভুয়ো সতর্কতার সংকেত নয়। ১৯২৪ সালের জানুয়ারী মাসে নিউ ইয়র্ক মোটর গাড়ী প্রদর্শনী অনুষ্ঠানের মাস কয়েক আগে দুটো ব্যাঙ্ক শতকরা ৯২ ডলারে ম্যাক্সওয়েল কোম্পানির ৬০ লক্ষ ডলার মূল্যের হুণ্ডি কিনতে চেয়েছিল। এতে আমাদের ৫৫ লক্ষ ২০ হাজার ডলার হাতে আসত। হাচ ও আমার বিশ্বাস ছিল, এটা অবধারিত ব্যাপার। কিন্তু ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা বহু দুঃখপ্রকাশ ও ক্ষমা প্রার্থনা করে জানালেন যে বন্দোবস্তটা বাতিল করাই তারা বুদ্ধিমানের কাজ হবে মনে করেছেন। কাজেই অবস্থা সঙ্গীন হয়ে উঠল।

এর ওপর আর একটা নৈরাশ্যকর খবর পেলাম। আমেরিকান অটোমোবিল চেম্বার অফ কমার্স মোটরগাড়ী প্রদর্শনীতে ১৯২৪ সালের ম্যাক্সওয়েল গাড়ীর মডেল প্রদর্শন করতে দেবে; কিন্তু যে-গাড়ী এখনো প্রস্তুত ও বিক্রয় হয়নি, সে-গাড়ীর মডেল রাখার জন্যে স্থান নির্দিষ্ট করা তাদের নিয়ম-বিরোধী। সে কী, আমাদের ক্রাইসলার গাড়ীর মডেল লোক সমক্ষে প্রদর্শন নিষিদ্ধ! আমাদের নতুন ধরণের গাড়ী একটা চাঞ্চল্য সৃষ্টি করবে বলে আমরা খুবই ভরসা করেছিলাম। নতুন গাড়ীর গঠনসৌষ্ঠব, দ্রুতগামিতা ও চলাচলে মসৃনতাহেতু জনচিত্তে যে সাড়া জাগার সম্ভাবনা ছিল, তা'তে ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা ঋণ দেয়া সম্পর্কে পূর্বের মনোভাব পরিবর্তন করতে পারে বলে আমাদের আশা হয়েছিল।

ইতিপূর্বেই আমাদের টাকা ধার করার ক্ষমতা প্রায় নিঃশেষ হয়ে এসেছিল কারণ ব্যাপক হারে উৎপাদনের জন্য একটা কারখানায় নতুন করে যন্ত্রপাতি স্থাপন করা সহজ কাজ নয়, আর বেশ কিছু কাল পূর্ব-প্রস্তুতি না থাকলে কাজ সুসম্পন্ন হওয়াও কঠিন। তৈরী না হলে তো ক্রাইসলার মোটরগাড়ী বিক্রয় করা যাবে না। তাছাড়া ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীদের কাছ থেকে টাকা ধার নিয়ে

আমাদের অর্থবল বাড়ান না গেলে আমরা গাড়ী তৈয়ারের ব্যবস্থা করবার আশাও করতে পারি না। মনে হলো, আরম্ভের পূর্বেই আমরা প্রায় ধ্বংসোন্মুখ।

প্রতিষ্ঠানের কার্যনির্বাহকারী সমুদয় ব্যক্তিই উপস্থিত। হাচ আমার দিকে গম্ভীরভাবে একদৃষ্টে তাকিয়েছিলেন। আমাদের সুনাম বৃদ্ধির জন্যে হাচের প্রচেষ্টার বিরাম ছিল না; কিন্তু এর ফলে আমাদের মর্যাদা কতখানি নষ্ট হবে. বিনা আলোচনাতেই আমরা তা' বুঝতে পারলাম। এটা ডিনামাইট বিস্ফোরণের মতো আমাদের সুনামে আঘাত হানবে বলে আমরা মনে করলাম। আমাদের স্যুটের বিভিন্ন কক্ষে দুঃসংবাদ দ্রুত ছড়িয়ে পড়ল; ফ্রেড জেডার ও তাঁর সহযোগিদ্বয় ব্রীয়ার ও স্কেলটনের সঙ্গে দেখা হয়ে যেতে পারে বলে আমার ভয় হলো। তাদের মনে কিরূপ আঘাত লাগবে, আমি তা' জানতাম; কারণ এব্যাপারে আমার অনুভূতির তীব্রতাও কম ছিল না। নির্মাণের পর নতুন মোটরগাড়ী প্রদর্শনীতে দেখবার ব্যবস্থা হলে মনে আনন্দের শিহরণ জাগে, এর অধিকাংশই বৃত্তিগত গর্বপ্রসূত। কারণ মিত্র ও প্রতিদ্বন্দ্বী চারপাশে ভিড় করে 'সৃষ্টি' কৌশল প্রত্যক্ষ করতে, এই ইঞ্জিনিয়ার ত্রয়ই নিজেদের অলৌকিক প্রতিভাবলে আমাদের সুদর্শন মোটরগাড়ীকে প্রচণ্ড শক্তি, সৌষ্ঠব ও সুষমার অধিকারী করেছিলেন। জনসমক্ষে দেখাবার ব্যবস্থা করতে না পারলে তাঁরা খুবই নিরাশ হবেন, আমার দশাও হবে একই রকম। তবে বাণিজ্যিক ক্ষতির চেয়েও একভাবে আমাদের ক্ষতি হবে সূক্ষ্মতর।

হঠাৎ আমি উচ্চৈঃস্বরে জোকে ডাকতে শুরু করলাম। তিনি হলেন জে, ই, ফিল্ডস, বর্তমানে তিনি ক্রাইসলার কর্পোরেশনের সহ-সভাপতি, আর কার্যপরিচালনা ব্যবস্থায় গুরুত্বপূর্ণ স্থানাধিকারী। সে সময় তিনি আমাদের বিক্রয় বিভাগের ম্যানেজার; সুপুরুষ তিনি, আর সুযোগ্য বিক্রয়কারীও বটেন। উত্তর ড্যাকোটায় ফারগোতে তিনি প্রথম যন্ত্রপাতি বিক্রয় আরম্ভ করেন; সেখান হতে তিনি ন্যাশানাল ক্যাশ রেজিষ্টার

কোম্পানিতে যান। যখন হিউ চামার্স ১৯০৯ সালে চামার্স কোম্পানী সংগঠনকল্পে সেখানকার বড় চাকরি ছেড়ে দিলেন, তখন জো ফিল্ডস ছিলেন তাঁর সাহায্যকারীদের অন্যতম। এর পর জো হাপমোবাইলের বিক্রয় বিভাগের পরিচালক হন। কিন্তু আমি মাক্সওয়েল-চামার্সের ভার গ্রহণ করার পর তিনি আবার ফিরে এলেন। যাহোক যে সমস্যায় আমি পড়েছিলাম, তা' থেকে উদ্ধারের জন্যে এবার আমার জোর প্রয়োজন; কারণ তিনি এমন একজন লোক যিনি কখনো কোনও প্রশ্নের উত্তরে "না" শুনতে শেখেন নি।

গ্র্যাণ্ড সেণ্ট্রাল প্যালেসটি নিউ ইয়র্ক অটোমোবিল প্রদর্শনী অনুষ্ঠানের স্থান। এখানে জনসাধারণ নয়া বছরের গাড়ীর মডেল দেখবার জন্যে প্রবেশপত্র কিনে থাকে, কিন্তু মোটরগাড়ী শিল্পে নিযুক্ত মহারথীরা নিকটবর্তী আর একটা হোটেলে ভিড় জমিয়ে থাকেন। সে-বছর তাদের মিলনক্ষেত্র 'হোটেল কমোডোর'।

"জো, তুমি তো বহু হোটেলের কক্ষই ভাড়া করেছ। এবার তোমাকে কমোডোর হোটেলের লবীটি ভাড়া করতে হবে। আমরা সেখানেই আমাদের নয়া গাড়ীটি সবাইকে দেখাতে চাই।

জো ফিল্ডস কোন প্রশ্ন করলেন না, তিনি শুধু অদৃশ্য হয়ে গেলেন। যখন ফিরে এলেন তখন তার হাতে হোটেলের নামাঙ্কিত এক তা' কাগজ; ও'তে কি যেন লেখা। তিনি বললেন, "কর্তা মশায়, আমরা লবীটি ভাড়া নিয়েছি।"

প্রদর্শনীতে আমাদের গাড়ী ছিল না সত্যি, কিন্তু আমরা সকলের দৃষ্টি আকর্ষণ করলাম। সকাল থেকে গভীর রাত পর্যন্ত আমাদের গাড়ী দেখবার জন্য সে কী ভীড়! ঘটনাবহুল সেই প্রথম দিনটি শেষ হবার আগেই আমরা জানতে পারলাম, গ্র্যাণ্ড সেণ্ট্রাল প্যালেসে অনুষ্ঠিত প্রদর্শনীর চেয়েও আমাদের গাড়ীর মডেল বেশী লোককে আকর্ষণ করেছে। সব ক'জন পুরানো ব্যবসায়ী বন্ধুই লবীতে আমাদের সঙ্গে কথাবার্তা কইতে, শুভ-কামনা জানাতে ও হৃদ্যতা প্রকাশ করতে এলেন।

"ঘণ্টায় সত্তর মাইল ? বলো কি ? আচ্ছা ওয়াল্ট, সমতল ভূমিতেই তো সত্তর মাইল ?" যাঁরা আমাদের নয়া গাড়ীর ভেতর বাইরে দেখছিলেন, তাঁদের জনকয়েকের মাথায় পাকা বুদ্ধি খেলছিল। কখনো বা দেখতাম, কোন প্রতিদ্বন্দ্বী মোটর-নির্মাতা অতিকোমল বস্ত্রাচ্ছাদিত আসনের ওপর আঙুল বুলিয়ে যাচ্ছেন, তখনই বুঝতাম যে, তিনি মনে মনে ভেতরকার আসবাবপত্রের প্রতিগজ ঢাকনির দাম অন্তত ৬ ডলার ধরে হিসাব ধরছেন। তারা জানতেন, এ-গাড়ী একটা বিস্ময়। কিন্তু তারা এর খুচরোবিক্রী দাম জানতেই সবচেয়ে বেশি উদগ্রীব। মোটরগাড়ী নির্মাতারা 'হাইকম্প্রেশন ইঞ্জিনের' তারিফ করলেন, কিন্তু আমাদের গাড়ী বাজারে না ছাড়া পর্যন্ত তারা এটাকে মোটর দৌড়ের প্রতিযোগী চালকদের বিলাস-ব্যসন বলে গণ্য করতেন। তাঁরা আরও ভাবলেন, শুধু দূর ভবিষ্যতেই এটাকে জনসাধারণের নিকট বিক্রয়ের ব্যবস্থা করা যাবে। এসত্ত্বেও তাদের গাড়ীর সঙ্গে প্রতিযোগিতার জন্যেই এটাকে এমনভাবে উপস্থিত করা হয়েছে। ক্রাইসলার সিক্সের দাম জানতে তাঁদের মাত্রাধিক ব্যগ্রতার আসল কারণই এই। কিন্তু আমরা গাড়ীর দাম কাউকে জানালাম না। শেষে আমাদের প্রতীক্ষা সফল হলো, আমার পরিচিত সুবেশ ও হৃষ্টপুষ্ট একজন ব্যাঙ্ক ব্যবসায়ী আমার সঙ্গে দেখা করতে এলেন।

"ওয়াল্টার, তোমার নতুন গাড়ীর তো বেশ প্রশংসা হচ্ছে।"

"তোমার পছন্দ হয়েছে ?"

"হ্যাঁ, হয়েছে তো। তবে 'হুইলের বনিয়াদ কিছুটা ছোট।"

"আমাদের তো তেমন মনে হয় না, তুমি জান, গাড়ী পার্ক করবার ব্যাপারে এটা খুবই সুবিধাজনক ব্যবস্থা, আর সাকুল্যে এর আয়তন ১৬০ ইঞ্চি। তা'ছাড়া, এগাড়ীর স্প্রিংও উন্নত ধরণের।"

আমার মনের ব্যাগ্রভাব গোপন রাখার উদ্দেশ্যে আমি প্রাণপণ চেষ্টা করছিলাম। তবু আমাদের যে বস্তুটির প্রয়োজন এত বেশি, তা' দেবার ক্ষমতা এ ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীর ছিল।

'কমোডোরের' লবীতে যে আলাপআলোচনা আমরা করছিলাম, গাড়ী-প্রদর্শনীর তা' একটা অঙ্গ। অবশিষ্ট ব্যাপারে আমরা নিজেদের চিন্তামুক্ত বলে ভাণ করছিলাম। আমার কোনই দুশ্চিন্তা নেই, আমাকে দেখে সকলেরই এমন ধারণা হবে। কিন্তু ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ী গল। সাফ করে বললেন, "আমরা ম্যাক্সওয়েলেব ৫০ লক্ষ ডলাব মূল্যের ঋণপত্র ক্রয়ে রাজি।"

"কী দামে?"

"একশ'তে সত্তর ডলার হারে।"

এ-প্রস্তাবে আমি আকাশ থেকে পড়লাম। তারপরই আমার রাগ হলো। শ'তে মোটে সত্তর ডলার? এর অর্থ হলো, নিজেকে ৫০ লক্ষ ডলারে বাঁধা রেখে ম্যাক্সওয়েল পাবে মাত্র ৩৫ লক্ষ ডলার। আমার মনের ভাব আঁচ করতে পেরে মিনিট কয়েকের মধ্যেই তিনি স্থান ত্যাগ করলেন। অবশ্য তিনি ছাড়া অন্যান্য ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীও লবীতে আনাগোনা করছিলেন; তাঁদের মধ্যে কয়েকজন আমার সঙ্গে আলাপ করলেন।

এড টিঙ্কার চেজ সিকিউরিটিজ কর্পোরেশনের সভাপতি; এর পব তাঁর সঙ্গে আমার কথা হলো। মনে হলো এখানে কাজ হাসিল হবে। আমরা নয়া গাড়ীর দরজা বন্ধ করে ভেতরে বসলাম ও দর কষাকষি করতে লাগলাম; জলপাত্রের মধ্যে আবদ্ধ মাছের মতো আমরা অনেকের সোৎসুক দৃষ্টির লক্ষ্য হলাম।

টিঙ্কারকে বললাম,—"শতকরা ৯৬ ডলার আমাকে দিতে হবে।"

"কিন্তু ওয়াল্ট; ক'মাস আগে তুমি খুশি হয়েই শতকরা ৯২ ডলারে রাজি হয়েছিলে।"

"এড, দেখছই তো, গাড়ীটা সাধারণের মনে কী অসাধারণ আগ্রহ সৃষ্টি করেছে। গাড়ীটার নানা সুবিধে, যা ৫ হাজার ডলার দামের গাড়ীতেও পাবার সাধ্যি নেই।"

"ওয়াল্ট, বেশ তো, গাড়ী বিক্রী হবে ধরেই নিলাম। যাক, ৯৪ ডলারেই রাজি হয়ে যাও; আর যদি বোনাস পাওয়া যায়—"

"এড, ৯৬ ডলারই মেনে নাও, আর কোন বোনাস নয়।"

"মশায়, এখখুনি এই গাড়ী থেকে আমাকে বের না করে দিলে আমি চেঁচাব কিন্তু।" বিপন্ন মহিলার কর্কশ কৃত্রিম কণ্ঠস্বরের অনুকরণে এড আমাকে ব্যঙ্গ করলেন।

"না, ছিয়ানব্বুই।"

"চুরানব্বুই, আমি এখনই সহরে চলে যাচ্ছি।"

এড টিক্কার চলে গেলেন, কিন্তু হঠাৎ আমি ভয় পেয়ে গেলাম। যদি তাঁর মতের পরিবর্তন হয়ে যায়? চেজ সিকিউরিটিজের কোন কোন সহযোগীর যদি ভিন্ন মত হয়? আর শতকরা ৯৪ ডলার দেবার প্রস্তাব যদি ফেঁসেই যায়? অবস্থাটা খুবই সঙ্গীন। আমি জানতাম, সঙ্গে সঙ্গেই এ ব্যাপারের ফয়সালা করা প্রয়োজন। আমাদের যুবক কোষাধ্যক্ষের খোঁজ করলাম।

"হাচ, এ প্রস্তাবের একটা হেস্তনেস্ত করতেই হবে।"

ওয়াল স্ট্রীটের যে অংশে চেজ ব্যাঙ্ক অবস্থিত, আমি ও হাচ তার বিপরীত দিকের ফুটপাতে দাঁড়ালাম।

"এখানে আমি অপেক্ষা করছি, তুমি ব্যাঙ্কে যাও, হাচ।"

তিনি রাস্তা পেরিয়ে অদৃশ্য হয়ে গেলেন। আমি পথের পাশে অপেক্ষা করতে লাগলাম।

জানুয়ারীর ঝড়ো দিন, কিন্তু প্রতীক্ষা কালে আমি শীতে কাঁপিনি; তবে অনেকক্ষণ আমাকে অপেক্ষা করতে হয়েছিলো।

পরে জানলাম, হাচ পৌঁছাবার সময় এড তাঁ'র ডেস্কে ছিলেন না। তিনি বাইরে গিয়েছিলেন। কোথায় গিয়েছিলেন? দোতলার ক্ষৌরশালায়।

এড ছোট্ট একটা ক্ষৌরশালার চেয়ারে কাৎ হয়ে বসে ছিলেন; মুখমণ্ডল সাবানের ফেনায় ভর্তি। মাত্র একজনের ব্যক্তিগত এই দোকান। হাচ তাঁকে খুঁজে খুঁজে বের করলেন।

হাচ বললেন, "তোমার কথামত শতকরা ৯৪ ডলারেই আমরা রাজি।" একথা শুনামাত্র মিঃ টিঙ্কার সোজা হয়ে বসলেন। হাচ আরও বললেন, "অর্থাৎ যদি আজকের ভেতরই এ ব্যাপার চুকিয়ে ফেলা হয়। আমাদের খুব জরুরী কাজ রয়েছে, তাই এখখুনি তুমি হ্যাঁ, বা না বলে দাও। মিঃ ক্রাইসলার বলে পাঠিয়েছে—হয় এখখুনি, নয় কখনো না।"

সাবানের ফেনা মুছে ফেললেন টিঙ্কার, আর গায়ে কোট চাপিয়ে সঙ্গে সঙ্গে হাচিনসনকে নিয়ে অফিসে ফিরে গেলেন।

"তিনটার মধ্যেই যা'কিছু কাজ শেষ করতে হবে।"—হাচ বললেন।

"বেশ, তাই হবে। আমরা কাজটা করবো বলে আশা রাখি।"—মিঃ টিঙ্কার তাঁকে আশ্বাস দিলেন।

"কিন্তু তিনটার ভেতরেই মিঃ ক্রাইসলার জানতে চান।"

হাচ আমার কাছে ফিরে এলেন; তার চোখ জ্বলজ্বল করছিল। তাঁর কাছে খবর শুনেই আমরা কাছাকাছি সিগার দোকানে টেলিফোন করতে গেলাম। আমি আমাদের আইনজীবী লার্কিন, র‍্যাথবোন অ্যাণ্ড পেরির আলবার্ট র‍্যাথবোনের সঙ্গে কথা কইতে চাইলাম। কিন্তু তার বদলে পেলাম তাঁর অংশীদার নিকোলাস কেলীকে। দেখলাম কেলীর সঙ্গেই আমি আলোচনায় রত হয়ে পড়েছি।

"কেলী, আজ বিকেল পাঁচটার মধ্যেই তোমাকে বন্ধকীপত্রে সই করিয়ে নিতে হবে।"

"মিঃ ক্রাইসলার, এখন যে প্রায় তিনটে।"

"আমার তা'তে যায় আসে না। কোন রকমেই সুযোগ হাত ছাড়া করা যায় না। এর ওপরই সবকিছু নির্ভর করছে।"

"বেশ। এখখুনি কাজ আরম্ভ করছি, কিন্তু চুক্তিপত্র রচনায় সময় লাগবে।"

"এখুনি লেগে যাও।"

চেজ ব্যাঙ্কের আইনজীবি রাসমোর, বিসবী অ্যাণ্ড স্টার্ণ প্রতিষ্ঠানের লোকজন নিয়ে হাচিনসন ও কেলী সারা সন্ধ্যা কাজ করলেন। গভীর রাত্রে এলডন বিসবী সভ্য সরকারী ভোজসভা হ'তে এসে কাজ শুরু করলেন; সাদা গলাবন্ধ ও সাদা ওয়েস্টকোটে তিনি সুসজ্জিত। সকালে ছ'টার সময়ও তাঁরা কাজ করছিলেন; আমরা সকলেই সূর্যোদয় দেখলাম।

এর খানিক পরই চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হ'ল। তখনো ম্যাক্সওয়েল কোম্পানি বলে অভিহিত আমার মানসপুত্র ক্রাইসলার কর্পোরেশন বিপদোত্তীর্ণ হ'লো। আমরা প্রয়োজনীয় অর্থ পেলাম, গাড়ী চালু করলাম আর আমাদের প্রতিষ্ঠান জীবন্ত হয়ে উঠল।

নয়া গাড়ীর দাম জানবার জন্যে সারা সপ্তাহ জো ফিল্ডস আমাকে জ্বালাতন করলেন। তিনি উৎসাহী, তবে বাস্তববাদীও।

"তুমি তো' জান, সেই ক্ষুদে 'হুইল বেসটিই' ভাল পয়সা আনবে বলে আশা করা যায়।" হুইল বেসটি ১১২৩/৪ ইঞ্চি।

"জো, এটা লাভের ব্যাপার হবে। বেশ লম্বা এটা; তবে দীর্ঘতর গাড়ীর তুলনায় এটাকে রাস্তার পাশে দাঁড় করান সোজা। তোমার ব্যবসায়ীদের একথাটা বলতে হবে।"

"আমি তো এখখুনি গাড়ীর অর্ডার নিতে পারি। কিন্তু দামটা জানলে তো হয়, আর দামটা যদি অল্প হয়, তা হ'লে তো অর্ডার লিখতে লিখতেই আমার হাত ব্যথা হয়ে যাবে।"

একটা কার্ডে লিখে আমি জো'কে দিলাম। আমি চলে যেতে যেতে দেখলাম, তাঁর বড় কালো ভ্রূ যেন তাঁর পাকা চুলের দিকে উঠে যাচ্ছে। যে দাম স্থির আমি করেছিলাম, তা' বুইকের সমান সমান অর্থাৎ ১৫৯৫ ডলার।

পরবর্তী ঘটনাবলীতে প্রমাণিত হয়েছে, এ দাম খুব বেশি নয়। কারণ, পরের ক'মাসে পুরানো চামার্স কারখানায় যতটা দ্রুতগতিতে গাড়ী তৈরী হতে লাগল, ততটা দ্রুতই জো'র সাঙ্গোপাঙ্গরা সেগুলি বেচে দিতে পারল। কিন্তু

ভবিষ্যৎ গুণ ও সৌষ্ঠবের দিক দিয়ে এ-গাড়ী যাতে উৎকৃষ্টতর হয়, তার জন্য আমি দৃঢ়প্রতিজ্ঞ হলাম।

১৯২৫ সালের কথা। আবার মোটরগাড়ী প্রদর্শনী। কিন্তু এবার ক্রাইসলার সিক্সের জন্য স্থানাভাব হলো না। এক বছরেই আমরা ৩২ হাজার গাড়ী বেচলাম, এছাড়া ম্যাক্সওয়েল ফোর বেচেও যথেষ্ট লাভ হলো। ঐ বছর আমরা ৫০ লক্ষ ডলার ঋণ করে কাজ আরম্ভ করলেও আমাদের সমস্ত খরচপত্র বাদে ৪১ লক্ষ ১৫ হাজার ডলার নীট লাভ হলো। আমাদের কর্পোরেশন সম্প্রসারণ করবার এটাই উপযুক্ত সময়। কাজেই ১৯২৫ সালে ম্যাক্সওয়েল কর্পোরেশন ক্রাইসলার কর্পোরেশনে রূপান্তরিত হলো। যতটা মনে পড়ে ঠিক এসময়েই আমার জনকয়েক ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ী বন্ধুর সঙ্গে বেশ সদ্ভাব আলোচনা হয়েছিল।

এঁদের কেউ কেউ প্রদত্ত ঋণের পরিবর্তে পুনর্গঠিত কর্পোরেশনের শেয়ার নিয়েছিলেন। কিন্তু শেয়ারের দাম চড়ে যখন সাবেক দামে এসে ঠেকল, তখন তাঁরা আমার উপরোধ অনুরোধ সত্ত্বেও সব শেয়ার বেচে দিতে চাইলেন।

প্রতিবাদ করে বললাম, "শোন তবে, একেবারে শূন্য হাতে এ-কর্পোরেশনের কাজ আরম্ভ হয়েছিল। যখন লাভের আশা করা যাচ্ছে, তখনই এসব শেয়ার বিক্রী করে দেওয়া কি বোকামি নয়?"

"ঠিক এভাবে আমরা ব্যবসা করি না। আমরা ঋণ দিয়েছিলাম, সে টাকাও যেতে বসেছিল। আমরা বিপদে পড়েছিলাম; এখন বিপদ কেটেছে।"

তাঁরা কথা ও কাজে এক। যেসব শেয়ার তাঁরা বিক্রী করলেন, আমি সব কিনে নিলাম। প্রচুর শেয়ার আমি কিনলাম, তাও শতকরা ১৫ ও ১৬ অধিহারে। পরে এগুলো ভাগ বিভাগ করবার পরে আমার অংশের প্রতি ১খানা শেয়ার বাবদ ৪খানা শেয়ার পেলাম।

এসময় কে, টি, কেলারকে ক্রাইসলার কর্পোরেশনে আনা হলো। আমি জেনারেল মোটরস ও বুইক ছেড়ে আসবার সময় তিনি আমার সঙ্গে চলে

আসতে চেয়েছিলেন, কিন্তু আমি বলেছিলাম; "এখানেই থাক; তোমাকে যথেষ্ট বেতন দেওয়া যেতে পারে, এমন কাজ জোগাড় হলেই তোমাকে খবর দেওয়া হবে।" কে, টি, এর পর শেভ্রলের উৎপাদন বিভাগের ভারপ্রাপ্ত সহসভাপতি ও সবশেষে জেনারেল মোটরস-এর কানাডীয় বিভাগের জেনারেল ম্যানেজার হয়েছিলেন।

১৯২৬ সালের শীতকালে তিনি কানাডায় ছিলেন, তখন আমি তাকে শিকাগো মোটরগাড়ী প্রদর্শনীতে আমার সঙ্গে দেখা করতে খবর দিলাম।

আমি আমাদের প্রদর্শনীর পাশে দাঁড়িয়ে আছি, এমনি সময় তিনি এলেন। তখন আমাদের কথাবার্তা কেউ শুনলে মনে করতো যে এটা মামুলি আলাপ ছাড়া কিছুই নয়। কিন্তু পুনর্মিলনের এ আনন্দ বড় তীব্র ও মধুর; কারণ আমরা উভয়েই একই প্রকৃতির।

আমি বললাম, "আগে তোমাকে দেবার মতো কাজ আমার কিছুই ছিল না; কিন্তু এখন কাজের মতো কাজ দেওয়া যেতে পারে।" কত বেতন আমি দিতে পারব, তার পরিমাণ উল্লেখ করে তাকে শুধালাম, "তুমি আমার সঙ্গে কাজ করতে রাজী তো?"

তিনি বললেন, "নিশ্চয়।" আমি তাকে ক্রাইসলার কর্পোরেশনের জেনারেল ম্যানেজার নিযুক্ত করলাম। আমাদের তখন যা' সবচেয়ে বেশি প্রয়োজন, সেই উৎপাদন ব্যাপারে অদ্ভুতকর্মা পুরুষ তিনি।

১৯২৬ সালে চারটে ক্রাইসলারের মডেল ছিল যথা: '৫০', '৬০', '৭০' (সাবেক ক্রাইসলারের উন্নত ধরণ) ও ইম্পিরিয়াল '৮০'। পরের বছর মোটর উৎপাদন শিল্পে আমরা পঞ্চম স্থানের অধিকারী হলাম, ১ লক্ষ ৯২ হাজার গাড়ী আমরা সেবছরে বিক্রী করেছিলাম। সেটা ১৯২৭ সাল এখন থেকে দশ বছর আগেকার কথা, সেদিন দিকচক্রবাল মেঘশূন্য ছিল বলে অনেকে মনে করতে পারেন।

স্বীকার কোরবই, আমার সুখ তখন ধরে না। এক বিরাট কর্পোরেশনের

শাখাপ্রশাখা সমগ্র পৃথিবীময় ব্যাপ্ত। এসত্বেও, প্রতিমাসে প্রতিযোগিতা তীব্র হতে তীব্রতর হচ্ছিল।

মোটর শিল্পের প্রারম্ভিক শিক্ষা এই: "আমেরিকার সকল পরিবারই যাতে একখানা করে মোটর গাড়ী কিনতে পারে, এমন ভাবে উৎপাদনের ব্যবস্থা করতে হবে।" কখনো কখনো কোন কোন উৎপাদক এশিক্ষা ভুলে যান বলে মনে হয়। আমরা কিন্তু এটা আদৌ ভুলিনি। বাইরের উৎপাদকের কাছ থেকে আগে কিনতাম, মোটরের এমন কোন অংশ নির্মাণের জন্য আমাদের কর্পোরেশনের কর্মসম্প্রসারণ যখনই ঘটেছে, তখনই আমরা মূল্য হ্রাসে সক্ষম হয়েছি। মোটর শিল্পের শ্রীবৃদ্ধি হয়েছে; এর উৎপাদন প্রক্রিয়ায় যেসব অপচয় আগে হোত, ক্রমশ তা' নিবারিত হচ্ছে। চামাসের কাছ থেকে আর একটা কারখানাও আমরা কিনেছিলাম, এটার নাম কাচেভাল। এখানে আমরা গাড়ীর কাঠামো তৈরী করছিলাম। কিন্তু তখনো বাইরের কারখানা থেকে বহু অংশ আমাদের কিনতে হচ্ছিল। যতবার 'ডজের' সঙ্গে প্রতিযোগিতার জন্যে আমরা আমাদের 'ক্রাইসলার ৫০' কে উন্নততর করতে সচেষ্ট হয়েছি, ততবারই আমরা এ বিষয় উপলব্ধি করেছি।

আমাদের কোন লৌহ ঢালাই কারখানা ছিল না, এজন্যে ঢালাই-লোহার সমুদয় অংশই আমাদের কিনতে হতো। 'ডজের' বিরাট ঢালাই কারখানা ছিল। বিভিন্ন অংশ জোড়া দেবার জন্যে আমরা প্রচুর টাকা খরচ করতাম; কারণ আমাদের তো কামারশালা ছিল না। পক্ষান্তরে 'ডজের' খুব বড় কামারশালাও ছিল। হরেক রকমের কারখানা 'ডজের', এহেতু এর উৎপাদন খরচ কম; পক্ষান্তরে আমাদের প্রয়োজনের অতিরিক্ত ব্যয় হচ্ছিল। সর্বোপরি একমাত্র বিরাট কারখানা থাকলেই উৎপাদন খরচ নিয়ন্ত্রণ করা সম্ভব। এছাড়া মোটর গাড়ীর বাজারে প্রাধান্য লাভ দুরূহ ব্যাপার। এইদিক হতে ফোর্ডের একমাত্র প্রতিযোগী শেভ্রলে।

যথেষ্ট হিসাবনিকাশ আমরা করেছিলাম, তা'তে জেনেছিলাম, উৎপাদন

ক্ষমতার পুর্ণ সদ্ব্যবহার করতে ও প্রতিভাব পুর্ণবিকাশ করতে হলে আমাদের নতুন কারখানা দরকার, আর ঐগুলো গড়ে তুলতে হোলে আনুমানিক সাড়ে সাত কোটি ডলার খরচ পড়বে। কোথায় আর কি করে সে টাকা জোগাড় হবে? যতবার এবিষয়ে চিন্তা করেছি ততবার আমরা ডজ ব্রাদার্সের উৎকৃষ্ট শ্রেণীর কারখানার স্বপ্নে বিভোর হয়েছি। ডজ ভ্রাতারা পরলোকগত, কিন্তু মোটরযান শিল্পে তাঁরা সুনাম রেখে গেছেন। তাদের মতো উৎপাদকের প্রতি আমার শ্রদ্ধা অসীম। প্রথমে তাঁরা হেনরী ফোর্ডের জন্যে গাড়ীর বিভিন্ন অংশ তৈরী করতেন; যুরোপের যুদ্ধারম্ভের সময় তারা ডজ গাড়ী তৈরী শুরু করেন। কিন্তু এসত্ত্বেও তাদের দৃষ্টি ফোর্ডের উপর নিবদ্ধ ছিল, আর ফোর্ডও তাদের প্রতি সহানুভূতিশীল ছিল। ডজ ব্রাদার্সের তৈরী গাড়ী বেশ মজবুত, এতে চড়ে চড়াই উৎরাই পেরিয়ে গেলেও গাড়ীর কিছু হবে না। ডজ ভ্রাতাদের জীবদ্দশায় একটি ডজ গাড়ীর দাম প্রায় প্রতিক্ষেত্রেই ফোর্ডের চেয়ে একশ' ডলার বেশি পড়ত। যারা অন্য গাড়ীর চেয়ে এগাড়ীকে প্রশংসা করতেন, তারা মোটর গাড়ীর বাজারে বেশ ভাল খদ্দের। কিন্তু উইলিস ওভারল্যাণ্ডের ভার নেবার জন্যে যেবছর ব্যাঙ্ক ব্যবসায়ীদের দ্বারা আমি অনুরুদ্ধ হয়েছিলাম, সেবছরই দশ এগার মাসের তফাতে জন ও হোরেস ডজ বিগতায়ু হন। এর চার বছর পর তাদের বিধবারা এই কারখানা নিউইয়র্কের ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ী ডিলন, রীড অ্যাণ্ড কোম্পানির কাছে বেচে দিতে রাজী হন এবং ক্লারেন্স ডিলন ১৪ কোটি ৬০ লক্ষ ডলারে সেটা কিনে নেন।

এ ঘটনার কিছুকাল পরই ক্লারেন্সের সঙ্গে আমার পরিচয়।

একদিন তিনি আমার অফিসে এসে উপস্থিত; আমি কোন লেনদেনে রাজী আছি কিনা, তিনি জানতে চাইলেন।

"ক্লারেন্স, তোমার কারখানার প্রত্যাশী আমি নই। এ নিয়ে করব কী?"

দক্ষ সেলসম্যান ক্লারেন্স। তিনিও ছেড়ে দেবার পাত্র নন। কারখানাটার প্রয়োজন অবশ্যই আমাদের ছিল, আর আমি তাকে বেশি ধাপ্পা দিতে পেরেছিলাম বলেও মনে হয় না। দু'ঘণ্টার জন্য আমি তা'কে বক্তব্য বলার সুযোগ দিলাম। কারখানার হালচাল আমরা আগেই জানতাম, মনে হয়, ক্লারেন্সের চেয়েও বেশি জানতাম। ডজ ব্রাদার্সের নিকট হতে উত্তরাধিকার সূত্রে প্রাপ্ত চালু বিক্রয় প্রতিষ্ঠানের আলোচনা করে তিনি আমার ঈর্ষার উদ্রেক করতে চাইলেন, আমি তার কথাবার্তা বেশ মনোযোগ দিয়েই শুনলাম। কোম্পানি সব সময়ই তাদের প্রতিষ্ঠানকে মোটর-শিল্পের সবচেয়ে সুদক্ষ বিক্রয়-সংস্থা বলে গর্ব প্রকাশ করত। যাহোক, ক্লারেন্সকে আমার আগ্রহ আদৌ জানতে দিইনি : শেষে তিনি যাবার জন্য উঠে দাঁড়ালেন।

"ওয়াল্টার, আমার সহযোগীদের সঙ্গে এবিষয়ে আলাপ করতে সহরে ফিরে যাচ্ছি।"

"বেশ কথা, ক্লারেন্স। যখন খুশী আবার এস।"

তিন চার দিনের মধ্যেই তিনি ফিরে এসে আরও নতুন বিষয়ে আলোকপাত করতে চাইলেন। এবার কিন্তু আমি গম্ভীরভাবে ও সংক্ষেপে কথা সারলাম।

"এ টাকাটা খুবই বেশি। আমাদের এ ব্যাপারে আদৌ আগ্রহ নেই। অবশ্য, লাভের কারবার হলো ঠিক ; কিন্তু তা'তো নয়। কাজেই আলাপ আলোচনায় ফয়দা কী?"

"শোন ওয়াল্টার, বাস্তবকে উপেক্ষা কর না। এ ছাড়া ক্রাইসলার কর্পোরেশনকে কী করে হেনরী ফোর্ড বা জেনারেল মোটরস-এর প্রথম শ্রেণীর প্রতিযোগী করে তুলবে?"

"ক্লারেন্স, আমাদের ব্যবসা তো চমৎকার চলছে। ক্রাইসলার কর্পোরেশনের রেকর্ডের সঙ্গে তুলনা চলতে পারে এমন কোন কোম্পানি আমাকে দেখাতে পার? বছর বছর আমাদের অবস্থা আরও ভাল হচ্ছে।"

"কথাটা মিছে নয়, ওয়াল্টার ; কিন্তু আমি সব ব্যাপারেই লক্ষ্য রাখছি।

এখনি-ই তো তোমার ব্যবসায় সমৃদ্ধির চরমে পৌঁছেছে বললে চলে। কিন্তু যদি না—"

"তবে কি না ক্লারেন্স, টাকার পরিমাণটা বড় বেশি হয়ে যাচ্ছে। ডজ নিয়ে তোমরাই মাথা ঘামাতে থাকো। আগামী বা তার পরের বছর বাজারে এর দর আরও কমে যেতে পারে। এটার মতো বিরাট কারখানা যখন লোক-চক্ষুর অন্তরালে যাবার উপক্রম হয়েছে, তখন এর পতন দ্রুত হতে পারে।"

"ওয়াল্টার, ডজের পতন-দশা নয়।"

"আমি তো আলাদা খবর পাচ্ছি।"

"বাজারে এর সুনাম প্রচুর; বছরের পর বছর বিস্তর গাড়ীও তৈরী হচ্ছে।"

"ঠিক কথা, ক্লারেন্স; সে খবর আমি রাখি। শুধু সুনামের জন্যেই তো তোমরা ৩ কোটি ডলার দিয়েছ। কিন্তু কোম্পানির তখন প্রচুর আয় হচ্ছিল। এখনকার অবস্থাটা কী?"

"জোর চলছে। তবে তোমার লোকজন আমাদের চেয়েও এটাকে আরও ভালভাবে চালাতে পারতো।"

মাসখানেক বা ছ'সপ্তাহ কাল ক্লারেন্স আমাকে নানা টুকরো খবর দিল। তারপর একদিন আমার অফিসে এসে হাজির; বিষাদের সুরে সে বলতে লাগলো, "ওয়াল্টার, একটা বিরাট শ্রমশিল্প পরিচালনার চেষ্টা ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা করতে যাবে না। মোটর তৈরী আর বিক্রীর কী জানি আমরা? এটা তোমাদেরই সাজে। ডজের কারবারটার ভার কেন নিচ্ছো না?"

কথা বলার আগে আমি তার মুখের দিকে মিনিটখানেক তাকিয়ে রইলাম।

"ক্লারেন্স, অনন্তকাল ধরে কথা বলার সময় আমার নেই। তুমি তোমার আর আমার উভয়ের সময় নষ্ট করছো। সত্যিই কি লেনদেনের ইচ্ছা তোমার আছে? তা'হলে এক টুকরো কাগজে তোমার দর লিখে দাও। দেখবে, যেন

সব চেয়ে কম দর হয়। ভুলো না, দর আমি দিচ্ছি না, তুমিই দিচ্ছো। কাজেই, এটাকে লোভনীয় করার দায়িত্ব তোমার। দর লিখে দাও; তারপর আমি 'হাঁ' বা 'না' বলব।"

ক্লারেন্স বললো, সে একটা ন্যায্য দর ঠিক করে নিয়ে আসবে।

তিনি এরই মধ্যে মনে মনে একটা দাম ঠিক করতে আরম্ভ করেছেন বলে আমি বুঝতে পারলাম। তিনি রাস্তায় বেরতে না বেরুতে যাবার আগেই আমি ডেট্রয়েটে হাচিনসনের সঙ্গে এ নিয়ে ফোনে কথাবার্তা বলতে শুরু করেছিলাম। হাচ গোপনে ডজ কোম্পানির হিসাবনিকাশ করছিলো। কারণ এ লেনদেন যে সে ব্যাপার নয়। এইচ,এ, ডেভিস এব্যাপারে তাঁর সঙ্গে কাজ করেছিলো, ম্যাক্সওয়েল পরিচালনার ভার নেবার সময় তিনি সহকারী কোষাধ্যক্ষ ছিলেন। তা'ছাড়া, দেশের সর্বত্র বিভিন্ন ব্যাঙ্কের সঙ্গে লেনদেনের সম্পর্ক স্থাপনকালে তিনি হাচের সহযোগী ছিলেন। ডজ সম্পর্কে আমরা যে যে বিষয় জানতাম, দর কষাকষির সুবিধা হতে পারে এমন ভাবেই হাচ ও ডেভিস সে বিষয়ে আরও মালমশলা জোগাড় করেন। এদিকে দশবার দিন ক্লারেন্সের দেখা ছিল না। কিন্তু যখন এলেন তখন তিনি টাইপ করা কয়েক তা' কাগজ সঙ্গে নিয়ে এলেন: এতে সমস্ত ব্যবসায়ের হিসাব নিকাশ ছিল। এ সময়ই আমি হাচকে নিয়ে এলাম, আর আমাদের আইনজীবী আলবার্ট রাথবোনকে ডাকিয়ে আনলাম। আমার মেজের (ডেস্ক) ঠিক পাশে একটি চেয়ার ডিলন টেনে নিচ্ছিলেন।

"ক্লারেন্স, এখানে নয়।"

"কী বলছো?"

"এখানে নয়। বৈঠকে আমি দু'জনকে নিয়ে যাচ্ছি, আর তুমিও ইচ্ছা করলে নিজের দু'জন লোক হাজির রাখতে পারো। দর কষাকষি শেষ হবার আগেই তোমার গলাব্যথা ধরে যেতে পারে!

"বৈঠক তবে কোথায় হবে?"

"রিজ-এ একটা ফ্ল্যাট ভাড়া নোব; আর শোন, ক্লারেন্স, সিদ্ধান্তে না পৌঁছান পর্যন্ত সেখানেই থাকব,—যে পর্যন্ত না আমাদের মধ্যে একজন 'হাঁ', বা 'না' বলবে।

আলাপ আলোচনা আরম্ভের সঙ্গে সঙ্গেই একটা বিষয়ের ওপর বিশেষ জোর দিলাম: ডজের শেয়ারহোল্ডারদের শতকরা ৯০ জনকে এ কাজে সম্মত করার ব্যবস্থা ডিলনকে করতে হবে। অসন্তুষ্ট সংখ্যালঘুর সঙ্গে নিজেদের মিলন ঘটাতে আমরা নারাজ,—এবিষয়ে বরাবর নিঃসন্দেহ ছিলাম।

"বুঝেছ ক্লারেন্স, সব রকমের শতকরা ৯০ ভাগ শেয়ার, অন্যথায়—"

"উত্তম ওয়াল্টার। আমাকে যথেষ্ট সময় দাও।"

"দু'মাস সময় তোমাকে দিলাম। এর চেয়েও বেশি সময় যদি তোমাকে দেওয়া হয়, তা' হলে নতুন পরিচালকমণ্ডলী কাজ আরম্ভের সুযোগলাভ করবার আগেই নয়া গাড়ীর মডেল তৈরীর কাজে আমাদের লাগতে হবে।"

আমরা সমানে পাঁচদিন রিজ-এর ফ্ল্যাটে তর্কাতর্কি, ভোজনশয়ন ও ধূমপান করে এবং গালগল্প ও দর কষাকষি করে কাটালাম। যখন আমাদের কাজ শেষ হোল, তখন আমাদের সকলের চক্ষুই ক্লান্তিতে রক্তাভ; কিন্তু আমাদের মধ্যে বিজয়ীর আত্মপ্রসাদ। চুক্তিতে বিহিত হলো, নতুন ক্রাইসলার শেয়ার ও ডজের ডিবেঞ্চারের দায় গ্রহণ স্বরূপ ক্রাইসলার কর্পোরেশন ১৭ কোটি ডলার দেবে। তবে এসবই হিসাবে দু'মাস কাল স্থগিত থাকবে; ক্রাইসলার কর্পোরেশনভুক্তির অনুকূলে এসময় ডজ-এর শেয়ার হোল্ডারদের শতকরা ৯০ জনের মত ক্লারেন্সকে সংগ্রহ করতে হবে। যতদূর স্মরণ হয়, মে মাসের শেষভাগে রিজ-এ বৈঠক হয়; আর জুলাই-এর শেষার্ধে বার কয়েক এসে ক্লারেন্স মেয়াদ বৃদ্ধির অনুরোধ করেন; আমাদের অন্তর্ভুক্তি পরিকল্পনা যথাযথরূপে কার্যে পরিণত হওয়ার ব্যাপারে এ সর্তপূরণকে বিশেষ মূল্যবান বলে গণ্য করা হয়। তারপর যখন পূর্ব নির্দিষ্ট সময় উত্তীর্ণ হবার ৪৮ ঘণ্টা বাকি, ক্লারেন্স মেয়াদ বৃদ্ধির জন্য অনুনয়বিনয় করেন। তিনি বললেন যে

শতকরা ৯০ জন শেয়ার হোল্ডারের মতামত সংগ্রহ করা যায় নি; তজ্জন্য আরও ৬০ হাজার শেয়ারের মালিকের মত প্রয়োজন হবে।

"ক্লারেন্স, তোমার ইচ্ছানুযায়ী কাজ আমি করতে পারিনে। ক্রাইসলারের শেয়ারহোল্ডারদের ক্ষতি করে আমি তোমাকে সুবিধা দিতে পারি না। তুমি তো তা' জান।"

"খুবই দুঃখের কথা, ক্রাইসলার; শতকরা ৮৫ ভাগ শেয়ার আমার নিয়ন্ত্রণে আছে। এ জাতীয় লেনদেনে এই যথেষ্ট বিবেচিত হয়ে থাকে।"

আলবার্ট র‍্যাথবোন বললেন, "মিঃ ডিলন, আমরা এবিষয়ে সকলেই একমত; কিন্তু এ ব্যাপারটা আলাদা ধরনের। আমরা বলেছিলাম শতকরা ৯০ জন; আপনারা তাতেই সম্মত হয়েছিলেন।"

"কিন্তু ওয়াল্টার, তোমরা তো এই কেনাবেচায় রাজী হয়েছ।"

"হাঁ, স্বীকৃত সর্তানুযায়ী।"

"সর্ত পূরণের জন্যেই তো আমি উঠে পড়ে লেগেছি। কিন্তু একজন জাঁদরেল-মহিলা শেয়ারহোল্ডার এখন প্যারিসে আছেন। তিনি দু'দিনের মধ্যে শেযারগুলো আমাদের দিতে পারছেন না। এজন্যেই তো ৬০ হাজার শেয়ার আমার কম পড়েছে।" ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীরা ভাবাবেগশূন্য হয়ে থাকে তো? কিন্তু সে অবস্থায় ক্লারেন্সের কথাবার্তা শুনলে ও তাঁর ভাবভঙ্গি দেখলে সকলেরই পূর্ব ধারণার পরিবর্তন হতো।

"ক্লারেন্স, কথামতো কাজ না হলে মেয়াদ শেষ হবার সঙ্গে সঙ্গে আমাদেরও লেনদেনের অবসান হবে।"

'ওয়াল্টার, দু'দিনের ভেতরে যে পেরে উঠছি না।"

জোর দিয়ে আমি বললাম, "ক্লারেন্স, দু'দিনের ব্যাপার তো এটা নয়; দু'দিন বাদে ষাট দিন হলো। আমি মনে করি, দু'দিনের ভেতরেই তুমি পার। না পারলে আমাদের কথাবার্তাও ফেঁসে যাবে।"

ক্লারেন্স নৈরাশ্যে ভেঙ্গে পড়লেন বলে মনে হল। তিনি অফিস থেকে

বেগে বেরিয়ে গেলেন। এ দৃশ্য দেখে আমার আইনজীবীরা পর্যন্ত ভর্ৎসনাপূর্ণ দৃষ্টিতে আমার দিকে তাকিয়ে রইলেন। এ সত্বেও এ ব্যাপারের শেষ অধ্যায় সুখকর হয়েছিল ; কারণ মেয়াদ উত্তীর্ণ হবার আগেই যে কোন ভাবেই হোক ক্লারেন্স ৬০ হাজার শেয়ার এনে হাজির করেছিলেন। ১৯২৮ সালের ৩১শে জুলাই এ ব্যাপারের ইতি হলো।

পরদিন সকালে ক্লারেন্স আমার সঙ্গে ধূমপানের জন্যে এলেন। আমাকে আশ্বাস দিয়ে তিনি জানালেন যে আমরা ইচ্ছা কবলে ডজ প্রতিষ্ঠানকে অন্তত তিন মাসের জন্যেও আলাদাভাবে চালাবার সুযোগ দেওয়া যেতে পারে।

আমি বললাম, "তবে শোন ক্লারেন্স, আমাদের লোকজন গতকাল রাতেই ডজ প্রতিষ্ঠানেব ভার নিয়েছে।" কে, টি, কেলার ছিলেন দলনেতা। বিকাল ঠিক পাঁচটাব আগেই কাগজপত্র সইসাবুদ করার সঙ্গে সঙ্গে ডেট্রয়েটে কেলারের সঙ্গে ফোনে কথা বলেছিলাম।

তাঁকে বললাম, "আমবা ডজ কিনেছি। তোমাব নিজস্ব সাইনবোর্ড লটকাবে।"

দিন কয়েক আগেই ক্যানভাসের ওপব সাইনবোর্ড লেখা হয়ে গিয়েছিল ; ওতে লেখা ছিল : ক্রাইসলাব কর্পোরেশন, ডজ ডিভিসন। কেলারের লোকজন একটা বড ট্রাকে সেই সাইনবোর্ড তুলে নিয়ে প্রস্তুত হয়ে বইল। আমার নির্দেশ পাওয়া মাত্র কেলাব তাঁর লোকজনকে সেই সাইনবোডটিকে ডজ কারখানার ওপর পেরেক দিয়ে আটকে দেবার ইঙ্গিত করলেন। যুগপৎ কেলারও জন ছয় লোক নিয়ে ডজের সদর দপ্তরে প্রবেশ করে ডজের সভাপতিকে জানালেন যে সে মুহূত হতেই কাবখানা পবিচালনার ভার তাঁরা গ্রহণ কবলেন। এ ভাবেই ক্রাইসলার কর্পোরেশনের আয়তন পাঁচ ছ' গুণ বেড়ে গেলো। প্রসঙ্গক্রমে বলা যাচ্ছে, ১৯২৯ সালে কেলার ডজের সভাপতি হয়েছিলেন।

১৯২৮ সালে নিউ ইয়র্কে সকলেরই অভিমত ছিল: ক্রাইসলার একটা বাজে কারখানা কিনেছেন। অবশ্য শ্রম শিল্প, বিশেষ করে মোটর-শিল্প সম্পর্কে যাঁদের জ্ঞান অল্প, এটা তাঁদের জনকয়েকের মতামত। যে সব সদ্বিবেচনার কাজ আমি জীবনে করেছি, ডজ-ক্রয় তাদের মধ্যে অন্যতম। আমি অকপটে বলতে পারি, প্রতিষ্ঠানের জন্য যে সব কাজ করা হয়েছে, এই লেনদেনের সঙ্গে তাদের তুলনাই হয় না। অন্ততঃ কিন্তু পূর্বে ক্রাইসলার কর্পোরেশনে আমাদের একটা তীক্ষ্ণধার সূচীমুখ ছিল, কিন্তু এর পেছনে ডজকে জুড়ে দেবার পর আমাদের সূচীমুখ বেশ ভারী ফলকযুক্ত ও ভাবী সম্ভবনাময় হয়ে ওঠে। গতকাল অর্থাৎ ১৯৩৭ সালের মে মাসের একদিন আমরা ৬২৯৪টি গাড়ী তৈরী করেছি, এর আগের দিন করেছি ৬৫০০টি। এভাবে, লোকে যে সময়কে মন্দা বলে থাকে, আমরা সেসময়েও মোটর গাড়ী তৈয়ার করে চলেছি। এ সত্ত্বেও ডজ না থাকলে আজ আমাদের কী দশা হতো, বলা দুষ্কর। তবে একটা বিষয়, প্লীমাথ গাড়ীটি যে হোত না, এ বিষয়ে নিঃসন্দেহ।

১৯৩৭ সালে ক্রাইসলার কর্পোরেশনের কোন ঋণ নেই। শেয়ারহোল্ডার আর তাদের ৪৩ লক্ষ শেয়ারের মূল্যস্বরূপ যে সম্পত্তি, তার কোন বন্ধক নেই, বা কোন অগ্রাধিকার বিশিষ্ট দাবিদার নেই। মন্দা আরম্ভের পর যে অবস্থা ছিল, তা' যাতে কাটিয়ে উঠতে পারি, সেই উদ্দেশ্য নিয়ে আমরা গুরুভার সুদ পরিশোধের ব্যবস্থা করেছিলাম। বাণিজ্যিক মন্দার ভিতর দিয়ে যারা কাল কাটিয়েছে, তারা এর আরম্ভের কথা কী করে ভুলতে পারে?

১৯২৯ সালের প্রারম্ভেই বিপর্যয়ের হাওয়া বইছে বলে আমি অনুভব করলাম। অছি হিসেবে আমার বিরাট দায়িত্ব ছিল। জেনারেল মোটরস ত্যাগ করার এবং ডুপন্ট ও ডুরান্টের কাছে আমার শেয়ার বিক্রয় করার পর থেকে আমার ছ'মাস অবসর কালে আমার যথাসর্বস্ব আমি স্ত্রী ও পুত্রকন্যাদের দান করেছিলাম। এটাকে আমি হস্তান্তরের অযোগ্য অছি সম্পত্তিতে পরিণত করেছিলাম। কাজেই আমি যখন ব্যাঙ্ক-ব্যবসায়ীদের তরফে উইলিস-

ওভারল্যাণ্ড কর্পোরেশনের কাজে নিযুক্ত হলাম তখন আমি পুঁজিহীন মানুষ। ১৯২৯ সালে ব্যাঙ্কে আমার পরিবারবর্গের শেয়ার নগদ টাকায় রূপান্তরিত হয়েছিল। সেবছর আমার যে সম্পত্তি ছিল, তা'কে কোন ক্রমেই সচ্ছল বলা যায় না। যা হোক, এ সিদ্ধান্তে আমি পৌছলাম যে আমার পুত্রদের যাবিছু রয়েছে, তার জন্যে তাদের দায়িত্ব বোধ থাকা প্রয়োজন। নিউ ইয়র্কে তারা মানুষ, সম্ভবত নিউ ইয়র্কেই তারা বসবাস করতেও চাইবে। তারা কাজ করতে ইচ্ছুক; তাই একটা ইমারত গড়ার পরিকল্পনা মাথায় এলো।

এ বিষয়ে প্যারিসে আমার দেখা কোন কিছুর আভাস মনে উঁকি ঝুঁকি দিতে লাগল। ইমারত নির্মাণকারীদের আমি বললাম, "ইফেল টাওয়ারের চেয়েও এ ইমারতকে বেশী উঁচু করে গড়তে হবে।" ৭৭ তলা ক্রাইসলার বিল্ডিং-এর এই সূচনা।

ইমারত নির্মাতারা প্লাস্টারের একখানা মডেল তৈরী করলেন; ওতে মার্বেল পাথরের বাহার খোলাবার জন্য দেওয়া লাল মরক্কো রঙের ক্ষুদ্র লবীর ছাদটি চারটি স্তম্ভের ওপর ভর দিয়ে দাঁড় করানো।

আমি বললাম, "এটা যেন আমার কাছে কিছুটা জবরজঙ্গ মনে হয়।" এ বিষয়টা সম্পর্কে নিজের মতামত প্রকাশ না করা পর্যন্ত সৌধ নির্মাতারা হয়ত মনে করেছিলেন যে আমার আগ্রহ তেমন নেই।

"নক্সার ঐ সব থাম প্রচণ্ড ভার বহনশীল।"

"হুম, কিন্তু বিরাট সৌধে এলে একটা পরিবর্তন অনুভব করে লেনদেনকালে লোকে ফূর্তি বোধ করবে; কিন্তু সে পরিবেশ কোথায়?" ক্ষুদ্র আকাশচুম্বি অট্টালিকার সংস্করণের একতলার ভেতর দিয়ে আমার আঙুলের ডগা প্রবেশ করিয়ে দিলাম।

তাঁদের একজন বল্লেন, "থামগুলোকে তুলে ফেলে দাও, এক টুকরো কার্ড বোর্ড ছাড়া কিছু নয়; পেরেক দিয়ে আটকে দেওয়া হয়েছে।" তাঁর

কথানুযায়ী কাজ করলাম; কিন্তু সেই সামান্য কাজের ফলে নক্সায় যে অদলবদল হলো, তা'তে প্রায় আড়াই লক্ষ ডলার ব্যয় বৃদ্ধি ঘটল।

জিজ্ঞাসা করলাম আমি, "এরকম গড়ন সম্ভব হবে তো?" একটা থামের ওপর নক্সা এঁকে একজন বল্লেন, "লবীটাকে ত্রিকোণাকার করলেই তা'সম্ভব।" এমনকি নক্সা বদবদলের সময়ও ইমারতের ভেতরকার ইস্পাত মাপজোক অনুযায়ী নির্দিষ্ট আকারের তৈয়ারের ব্যবস্থা হলো। তারপর থেকে আমি বাড়ী তৈরীর সব বিষয়েই প্রচুর আনন্দভোগ করলাম। ৩৪৭, ম্যাডিসন অ্যাভেন্যুস্থ আমার তখনকার অফিসে নক্সা নিয়ে ঘণ্টার পর ঘণ্টা অতিবাহিত করেছি; রঙীন নক্সাপত্র ও আর আব নক্সায় মেঝে ঢেকে ফেলেছি; বারান্দায় ব্যবহারোপযোগী শ্বেতপাথর পছন্দ করেছি ও লিফটের ভেতরকার আস্তরণের চূড়ান্ত বাছাই শেষ করেছি যাতে মনে হয় অত্যন্ত কৃতি মিস্ত্রি এগুলি তৈরী করেছে।

মনে মনে আমি চিন্তা করলাম, "যদি লিফটগুলো সোজাসুজি উঠানামা না করে, তা হলে গোল নয় এমন সিলিণ্ডারের পিস্টনের চেয়েও বেশি শব্দময় হবে। এগুলোকে আমি ত্রুটিহীন করতে চাই।"

কাজেই প্লাম্ব লাইনগুলো কিভাবে বসাতে হবে সেবিষয়ে আমি নির্দেশ দিলাম। এখন আমার মনে হয়, আমাদের লিফটগুলোই সর্বোৎকৃষ্ট। যখন আমরা 'লিফট' তৈরী করি তখন পৌর প্রতিষ্ঠানের বিধি অনুযায়ী মিনিটে ৭৫০ ফুট বেগে ওঠানামা করা যেত। মিনিটে এক হাজার ফুট বেগে চলাচল করতে পারে, এমন 'লিফট' প্রস্তুত করতে আমি পীড়াপীড়ি করলাম। বর্তমানে এ ব্যবস্থা বহাল হয়েছে। এর ফলে সারা অট্টালিকায় লোক গিজ গিজ করলেও লিফটগুলো অক্লেশে ও কালবিলম্ব না করে একসঙ্গে বহু লোকের ওঠানামার ব্যবস্থা করতে পারে। কিন্তু এসব ব্যাপার এখন আমার পুত্র ওয়াল্টারের সমস্যা। তার ওপরই অট্টালিকা পরিচালনার ভার ন্যস্ত; সে প্রেসিডেন্ট, নিজের কাজ ভালই জানে।

কাজ আরম্ভ করতে যখন সে প্রস্তুত হলো, তাকে আমি বললাম, "ইমারত সম্পর্কে কিছুটা শিখে নিলে ভাল করতে। এটার মালিক তুমি, আমি নয়।"

"কোন কাজ প্রথমে সুরু করব বাবা?"

"প্রথমে ভিৎ থেকে আরম্ভ কর, আর অন্য লোককে যেসব কাজ করতে হবে, তা' শিখে নাও। কয়েকটা মেঝে ঘষগে যাও; কয়েকটা অফিস সাফ করো। এভাবে নিজেরতো বটেই অন্যের দৃষ্টিভঙ্গী থেকেও সব অবস্থা তোমার মালুম হবে।" আমার কথানুযায়ী সে এসবও শিখল; তারপর সৌধের পরিচালনা-ব্যবস্থার প্রত্যেকটি খুঁটিনাটি ব্যাপার বুঝে নিল। ১৯২৯ সালে যেভাবে পরিকল্পনা বিন্যাস করা হয়েছিল, আজও সেভাবেই এর কাজ কর্ম সুষ্ঠুভাবে চলছে।

কিন্তু যখন সেই গগনস্পর্শী অট্টালিকা নির্মাণ আরম্ভ করা হল, তখন আমার ধারণাই ছিল না যে আমাকে জীবনের সবচেয়ে দুর্যোগপূর্ণ ও কঠোরতম অধ্যায়ের সম্মুখীন হতে হবে। তবে বিশ্বব্যাপী মন্দার বিভীষিকাময় রূপ প্রকটিত হবার আগেই সৌধ নির্মাণ প্রায় শেষ হয়েছিল। এটা আমার পক্ষে সৌভাগ্যজনক বলে আমি মনে করি।

আমার স্ত্রী ও আমি সামাজিক আদর আপ্যায়ন পছন্দ করে থাকি; কানসাসের এলিসে বাকদত্ত অবস্থায়ও আমরা 'পার্টি' খুব পছন্দ করতাম। সঙ্গীতরস আর বন্ধুবান্ধবদের আমোদ আহ্লাদ আমরা উপভোগ করে থাকি; কিন্তু ব্যবসায়ের অবস্থা ক্রমশ উদ্বেগজনক হলে অবস্থা অনুযায়ী চলবার প্রয়োজনীয়তা শ্রীমতী ক্রাইসলার বোধ করলেন।

তা'কে আমি বললাম, "ক্রাইসলার কর্পোরেশনের কদাপি সাহায্যের প্রয়োজন হয়ে থাকলে, তা' এখন; কর্পোরেশনকে এখন আমার সাহায্য করা দরকার। কাজেই সপ্তাহে পাঁচ দিন আমি সকাল সকাল শোব আর সকালে কাজে বেরিয়ে যাবো। শুক্রবার রাতে তুমি ইচ্ছে করলে আমরা অন্যত্র,—হয় নৈশভোজ, নয় চলচ্চিত্র বা প্রদর্শনীতে যেতে পারি। কিন্তু আমাকে

মধ্যরাত্রির মধ্যেই শুতে হবে। তবে শনিবার রাতে যতক্ষণ ইচ্ছা জাগা যেতে পারে। কিন্তু রবিবার রাতে তাড়াতাড়ি না ঘুমুলে চলবে না; কারণ সোমবার সকালে আমাকে নূতন শক্তিতে বলীয়ান হতে হবে। যে পর্যন্ত না সঙ্কট দূর হয়, সে পর্যন্ত এই কর্মসূচী অনুযায়ী চলতে হবে।"

আমরা প্রতিজ্ঞা পূরণ করেছিলাম। এবিষয়ে ডেলা আমাকে উৎসাহিত করেছে। সে জানত এখনো সে একজন সাধারণ শ্রমজীবীর জীবন-সঙ্গিনী।

১৯৩১, '৩২ ও '৩৩ সালে ক্রাইসলার কর্পোরেশনের ব্যয় হ্রাস করতে হয়েছিল। বেতন ও কাজের সময় হ্রাস এবং প্রায় সর্বোপায়ে লোক ছাটাই আমি করেছিলাম। চাহিদার অভাবে কোন কোন মাসে উৎপাদন ক্ষমতার শতকরা ৪০ ভাগ পরিমাণ দ্রব্য উৎপন্ন করা হত। কিন্তু ভবিষ্যৎ যত অন্ধকারাচ্ছন্নই মনে হোক, আমাদের গবেষণা বিভাগের বরাদ্দ এক কপর্দকও কমাই নি। গবেষণাগারের ভারপ্রাপ্ত ছিলেন ব্রীয়ার। তিনি আমার মন্তব্যের সত্যতা প্রতিপাদন করবেন। কোন বিষয়ে ব্যয়সঙ্কোচ করতে তাঁকে বলা হয়েছে বলে তো আমার মনে পড়ে না। যে কোন আধুনিক শিল্পপতি এর হেতু জানেন ও উপলব্ধি করে থাকেন। কারণ বীক্ষণাগারের গবেষণালব্ধ ফলাফলই যে কোন দৃঢ়ভিত্তির ওপর স্থাপিত শিল্প প্রতিষ্ঠানকে ভবিষ্যতে পাঁচ বা দশ বছরের জন্য বাঁচিয়ে রাখে ও তা'র কল্যাণ সাধন করে। কাজেই বাণিজ্যের মন্দা যতই গুরুতর আকার ধারণ করল আর মানবসমাজ যত সংশয়াকুল হলো, আমাদের গবেষণাও তদনুপাতে উন্নত ধরণের হতে থাকল। সেই সঙ্কটকালে মোটর গাড়ীতে বিভিন্ন অংশের যে সব উন্নতি ঘটান হয়, ১৯৩৬ ও '৩৭ সালে তা'ই মোটরগাড়ীর প্রবল চাহিদার কারণ হয়। আধুনিক গাড়ী এতটা উন্নত কী করে হলো? এর উত্তর: গবেষণা আর এজন্যই ভবিষ্যতের মোটরগাড়ী অতুলনীয় হবে।

কিন্তু মন্দার ক'বছরে আমাদের প্রতিষ্ঠানে আরও গুরুত্বপূর্ণ ব্যাপার ঘটে। ১৯২১ সালে ভজের পরিচালনার দায়িত্ব গ্রহণ করার পর আমাদের

৬ কোটী ডলার ঋণ ছিল ; এর অর্থ, বছরে আমাদিগকে ৩৬ লক্ষ ডলার সুদ হিসাবে দিতে হতো। আমার সব ক'জন সহযোগীই ঋণের পরিমাণ হ্রাস করার আবশ্যকতা সম্পর্কে একমত হলেন। ১৯২৭ সালে কোম্পানীর ঋণের পরিমাণ সর্বাধিক ছিল ; তখন ক্রাইসলার কর্পোরেশন ও পরিপূরক অন্যান্য কোম্পানীর কম্পট্রোলার হন লেস্টার এ মোয়েরিং। তাঁর কাজ শুধু হিসাব-নিকাশ ও নিয়ন্ত্রণই নয়, বাজেট ও বাণিজ্যিক পূর্বাভাস রচনাও তাঁর কাজ। মিঃ মোয়েরিং-এর অধীনে হাজার হাজার কেরানী কর্মরত, ক্রাইসলার কর্পোরেশনের কাযনির্বাহক কমিটির সিদ্ধান্ত গ্রহণের জন্যে যেসব অত্যাবশ্যক হিসাবের প্রয়োজন, মিঃ মোয়েরিং কেরানীদের প্রদত্ত নানা অঙ্কের থেকে তার চুম্বক প্রস্তুত করেন। কর্পোরেশনের আর্থিক অবস্থার নির্ভুল জ্ঞানহেতু আমরা ডজের ৬ কোটি ডলার মূল্যের ঋণপত্র কমিয়ে ৩ কোটি ডলার-এ এনে দাঁড় করাই। এদিকে কর্পোরেশনের সুনামও খুব বাড়ে। এজন্য একদা খুব কম সুদে আড়াই কোটি ডলার ঋণ সংগ্রহ করতে আমাদের কোন অসুবিধা ঘটে না। এর সঙ্গে আমাদের নগদ ৫০ লক্ষ ডলার যোগ করে বাজার হতে ঋণপত্র প্রত্যাহার করে নেয়া হলো। অবশেষে ১৯৩৪ ও '৩৫ সালের লভ্যাংশের কিছুটা দিয়ে আমরা সম্পূর্ণ ঋণমুক্ত হই।

আর একটা বিষয় এর চেয়েও অধিকতর গুরুত্বপূর্ণ ; ১৯২৯ সালের পর কর্পোরেশন নয়া সাজ সরঞ্জামের জন্যে কোটি কোটি ডলার ব্যয় করছিল। আমাদের উৎপাদন ক্ষমতার চেয়েও ঢের বেশি গাড়ীর চাহিদা ১৯৩৭ সালের প্রারম্ভেই আমাদের হতে থাকে। তখন যদি আমাদের কারখানার পুনর্গঠন করা প্রয়োজন হতো তা'হলে বিপুল অর্থব্যয় ছাড়া গত্যন্তর ছিলনা। সৌভাগ্যের বিষয়, আমাদিগকে কারখানার উন্নতির জন্য চিন্তিত হতে হয়নি ; কারণ কারখানা প্রায় নতুন করে গড়ে তোলা হয়েছিল। কাজেই আমাদের বিরাট কারখানা একদিকে যেমন সম্প্রসারণের ব্যয় বাহুল্য হতে মুক্ত হয়ে মন্দা

কাটিয়ে উঠেছিল, তেমনি অন্যদিকে ১৯৩৭ সালের নতুন ও সুন্দর গাড়ীর মতোই এর পুরাপুরি পুনর্গঠন হয়েছিল।

কিন্তু শ্রমশিল্পে অর্থ ও যন্ত্রের চেয়েও বেশি মূল্যবান মানুষ। বহু বছর আমি নিজের পরিবারের জন্য কাজ করেছি; কাজেই ভুলতে পারিনে, নিজের পরিবারভুক্ত নারী ও শিশুদের জন্যই সকল মানুষ কাজ করে থাকে। ১৯৩৭ সালে ক্রাইসলার কর্পোরেশনে মোট ৭৬ হাজার লোক কাজ করত। যারা আমাকে জানেন, তাঁরা কি মনে করতে পারেন যে, আমি এদের মঙ্গলামঙ্গলের প্রতি উদাসীন? এদের নিয়েই আমার যত গর্ব; কাজেই কি করে আমি নির্লিপ্ত থাকি? আমার বাবার ইঞ্জিনকে আমি অন্নদাতা বলে মনে করতাম; কিন্তু ঐ ইঞ্জিনের চেয়েও অসংখ্যগুণে জটিল ও বিরাট যে যন্ত্রকে গড়ে তুলতে আমি সহায়তা করেছিলাম, সেও অনুরূপভাবে হাজার হাজার পরিবারের অন্নসংস্থান ও অন্যান্য উপকার করছে। সত্যি বলতে কি, এ নিয়ে আমার উৎকণ্ঠার সীমা নেই। এর কার্য পরিচালনা ব্যবস্থা আরো সফল হোক—এই আমার কাম্য। কিন্তু প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ক্রাইসলারের নাম যুক্ত বলে আমার যতই না গর্ব হোক, একা আমিই একে গড়ে তুলেছি, এমন আত্মাভিমানও আমার নেই। আমাদের ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগটি কি অতুলনীয়? হ্যাঁ; কিন্তু ফ্রেড জেডার ও তার সহযোগিগণেরই এ কৃতিত্ব প্রাপ্য। আমাদের রপ্তানি বাণিজ্য কি সারা বিশ্বে ছড়িয়ে পড়েছে? আমাদের সহ-সভাপতি ডব্লিউ লেডইয়ার্ড মিচেলের কাছে এজন্যে আমরা ঋণী। বহু ব্যক্তির সম্মিলিত মেধা, উদ্যম এবং আন্তরিক সেবাপরায়ণতার সংযোগ ঘটলেই যে কোন শিল্পসংস্থার শ্রীবৃদ্ধি হয়ে থাকে।

কর্পোরেশনের পরিচালনার রজ্জু ধারণ করে আছেন, এমন ডজন খানেক যুবকের বৈঠকে যোগদানের জন্য আমি যখন ডেট্রয়েট যাই, তখনই বাস্তবিক এ বিষয়টা আমি উপলব্ধি করে থাকি। সেখানে আমি যেন দাদামশায় তুল্য, অর্থাৎ পরিচালকমণ্ডলীর চেয়ারম্যান। অতি সাধারণ ভাবে আমার জীবনের

আরম্ভ; কর্পোরেশনের সভাপতি কেলারেরও তাই; জেতার, হাচিনসন, স্কেলটন, ব্রীয়ার, মিচেল, বায়রণ ফয় ও আরও অসংখ্যের জীবনও এই একই ভাবে শুরু হয়েছে। মার্কিন শ্রমজীবী বলতে যে সরল ও সঠিক অর্থবোধ হয়ে থাকে, আমরা সকলেই তাই। যাঁরা আমাদের উত্তর-সাধক তাঁরাও ঠিক আমাদেরই ঐতিহ্যবাহী। এর কারণ এই যে, কর্ম ও জ্ঞানের সাধনা ছাড়া যোগ্যতালাভের অন্য কোন পথ নেই।

———

পরিশিষ্ট

ওয়াল্টার ক্রাইসলারের সঙ্গে যখন শেষবারের মত সম্মেলনে মিলিত হবার সুযোগ হয়, তখন থেকে বার বছর অতীত হয়েছে। ১৯৩৮ সালের ২৬শে মে তারিখে তিনি অসুস্থ হয়ে পড়েন; কিন্তু তাঁর ভগ্নস্বাস্থ্যের আর পুনরুদ্ধার হয়নি। ১৯৪০ সালের ১৮ই আগষ্ট তারিখে তাঁর দেহবসান হয়। স্পষ্টতই তার নিজের বর্ণিত জীবনেতিহাস যেখানে শেষ হয়েছে, সেখানেই সে কাহিনীর শেষ হওয়া উচিত। কিন্তু তবু এহেন মানুষের সম্পর্কে আরও বহু বক্তব্য আছে। আর সে কাহিনী অনুক্ত থাকা অনুচিত।

আজিকার আমেরিকার যে সকল নাগরিক ওয়াল্টার ক্রাইসলারের প্রতি-বিম্বস্বরূপ তাঁদের যদি স্বাধীনভাবে নিজ নিজ যোগ্যতা ও সামর্থ অনুযায়ী কাজ করতে দেওয়া হয়, তা'হলেই তাঁব পৌত্রাদি ও এ-মহাদেশের সর্ব-শ্রেণীর বংশধব পৃথিবীতে স্বাধীন মানুষরূপে বেঁচে থাকবে।

এঁদের মতো পুরুষ খুব বেশি নেই। কিন্তু দুর্ভাগ্যের বিষয়, ওয়াল্টার ক্রাইসলার যে অলৌকিক নেতৃত্ব ক্ষমতার অধিকারী হবার জন্য মেশিনটুল কারখানায় শিক্ষানবীশী শেষ করার পর এক অদ্ভুত ধরণের শিক্ষানবীশীর মধ্য দিয়ে নিজেকে যোগ্য করে তুলবার চেষ্টা করে আসছিলেন তা বর্ণনা করার যথাযথ ভাষা নেই।

কানসাস রাজ্যেব প্রথম বসতি স্থাপনকারীদের এই সন্তান পশ্চিমাঞ্চলের সমতল ভূমির বিশালতার মধ্যে জন্মেছিলেন। তিনি কখনো ভোলেন নি যে এপর্য্যন্ত জাতি হিসেবে একমাত্র আমরাই একটা পুরো মহাদেশে ছড়িয়ে পড়ে সমৃদ্ধিলাভের সুযোগ পেয়েছে। পরিবহনের ক্ষেত্রে যান্ত্রিক ব্যবস্থা প্রবর্তনের ফলেই মাত্র উত্তর আমেরিকায় এটা সম্ভব হয়েছে; প্রথমে হয়েছে রেল মারফৎ ও পরে মোটর যান। এখনো আমরা বিমান যোগে বৃহত্তর জাতিগঠনের কাজে ব্রতী। ক্রাইসলার একজন বিশিষ্ট মোটর যান উৎপাদকরূপেই পূজিত

হচ্ছেন, তবু, এই মার্কিন নাগরিকটি নিজেকে একজন "পরিবহন শিল্পের লোক" বলেই গণ্য করতেন। হয়ত তাঁর রক্তেই এর বীজ ছিল। কিন্তু বংশধারা সম্পর্কে গবেষণাকারীদের বিবরণেও তাঁর আদৌ আগ্রহ ছিল না। তাঁদের মতে, তাঁর পূর্বপুরুষদের অন্যতম হলেন জনৈক সমুদ্রবিহারী ওলন্দাজ, তাঁর নাম ক্যাপ্টেন জন গেরিটসেন ভ্যান ডালসেন। ১৬২২ সালে এই নামের জনৈক ওলন্দাজ নাবিক কয়েকটি জাহাজ নিয়ে নতুন জগতে একটি নামহীন নদীর উৎস সন্ধান করেছিলেন। ঐ নদীর পরে নামকরণ হয়েছিল হাডসন। ওয়াল্টার ক্রাইসলাব স্পষ্ট করেই বলেছেন যে এ বিষয়ে তিনি জিমি ডুরাণ্টের সঙ্গে একমত। ডুবাণ্ট বলেছিলেন, "পূর্বপুরুষ? তাবা তো লক্ষ লক্ষ রয়েছে!"

যানবাহন বহির্ভূত ব্যাপারে ক্রাইসলারের মনন শক্তির বিকাশ ঘটেছিল; ঐসব ব্যাপার মার্কিন জনসাধারণের অস্তিত্বের পক্ষে বিশেষ গুরুত্বপূর্ণ। অভূতপূর্ব একটি প্রতিষ্ঠানের তিনি স্রষ্টা, যে শত্রুপক্ষ আমাদের দেশেব বিরুদ্ধে আক্রমণ চালাচ্ছিল, তাঁব গড়া সেই সংস্থা অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের সহযোগে তাদেব সে আক্রমণধাবা বোধে ও তাদের কাবু করার জন্য দেশের প্রয়োজনমত কাজ করেছিল। একেই বলে প্রতিভা। কাজেই আমাদের জাতির শক্তি সামর্থ্য সম্পর্কে অবহিত হয়ে তৎপ্রতি ভোট দিয়ে সমর্থন জ্ঞাপন কবতে হলে আমাদের 'উৎপাদক' শব্দেব চেয়ে আর একটি অধিকতর সুষ্ঠু শব্দ অবশ্যই চয়ন কবতে হবে, কারণ এই সংজ্ঞার প্রতিভূই ওয়াল্টার ক্রাইসলার।

যুগে যুগে বিভিন্ন জাতি নিজেদের বিজয়ী সমর নেতাদের বীরত্বের সম্মানে ভূষিত করে এসেছে। এর ফলে উচ্চাকাঙ্ক্ষী যুবকবৃন্দ এজাতীয় সম্মান ও মর্যাদালাভের জন্যে নিজেদের গুণান্বিত করতে চেষ্টা করেছে। কিন্তু দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের পব স্পষ্টই বুঝা গেছে, শুধু শৌর্যই যথেষ্ট নয়। উৎপাদন ব্যাপারে আমেরিকা তার প্রতিপক্ষকে হারিয়ে দিতে না পারলে বর্তমান জগতে শুধু জার্মানী ও জাপানের সেনাপতি ও অধ্যক্ষরাই জীবন্ত বীররূপে পূজা

পেতেন। অবশ্য সমর নায়কদের প্রতি কম কৃতজ্ঞ হবার কারণ ঘটেনি; আর আমাদের উৎপাদকদের বীররূপে বন্দনার হঠাৎ প্রয়োজনও তেমন উপস্থিত হয়নি।

তবু নবীনদের কাছে অগ্রগতির পথ অবাধ ও নিয়ন্ত্রনমুক্ত রাখার ওপর আমাদের মার্কিন জীবনপদ্ধতি বহুলাংশে নির্ভরশীল; কাজেই মার্কিনরূপে যে অগ্রগতি আমরা অন্তরে পোষণ করে থাকি, সে বিষয়ে ব্যাপকতর ও উৎকৃষ্টতর বোধশক্তির পরিচয় দানের নিতান্তই প্রয়োজন রয়েছে। এখানে নবীন অর্থে শুধুমাত্র তরুণ শ্রমিকদেরই বোঝাচ্ছেনা।

১৯২০ সালের প্রারম্ভে জেনারেল মোটরস ত্যাগ করার পর ওয়াল্টার ক্রাইসলারের অবস্থাটা বিবেচনা করার মত। এর পূর্ববর্তী সাড়ে তিন বছর ঐ কোম্পানী তাঁকে ২০ লক্ষাধিক ডলার বেতন দিয়েছে। কিন্তু মাত্র মাস কয়েক বিশ্রামের পরই যেকোন সাধারণ পুরস্কারের লোভ তাঁকে পুনরায় কর্মে প্রবৃত্ত করাতে পারত না। প্রকৃতই তিনি ছিলেন স্বাধীন মানুষ, ইচ্ছানুযায়ী কাজ করার স্বাধীনতা তাঁর ছিল; যেকোন লোকের মতই তিনিও দর কষাকষি পছন্দ করতেন। তা' ছাড়া, কী করে খেলতে হয়, তা' তিনি জানতেন। সঙ্গীত এবং পশু ও মৎস্য শিকার তাঁর কাছে প্রিয় ছিল। অর্দ্ধেক রাত বন্ধু বান্ধবদের সঙ্গে কাটিয়ে দিয়ে তিনি হাঁস শিকারে বেরুতেন। চারু শিল্পের রসজ্ঞ পৃষ্ঠপোষক মতো তিনি সূক্ষ্ম রসজাত আনন্দপ্রস্রবন আবিষ্কার করেছিলেন।

"আমি কেনই বা আবার ফিরে যাব?" যে দুই ব্যক্তি তাঁকে একটা সমস্যা সমাধানের জন্যে অনুরোধ জানাচ্ছিলেন, তিনি তাঁদের এ' প্রশ্নটা করে বসলেন। ১৯২১ সালে উইলিস ওভারল্যাণ্ড কোম্পানীর 'নিতান্ত দুরবস্থা।' বিভিন্ন ব্যাঙ্ক ঐ কোম্পানীকে ৫ কোটি ডলার ঋণ দিয়েছিল; তার সবই নষ্ট হবার উপক্রম। কিন্তু সুনামভোগী অবসর গ্রহণকারীর দৃষ্টিতে তাতে কী যায় আসে? অবশেষে অনুরোধ উপরোধ সমানে চলতে থাকলে

ওয়াল্টার ক্রাইসলার নিম্নোক্ত প্রস্তাব করলো: দু'বছর কাল প্রতিবছর নীট ১০ লক্ষ ডলার বেতন দিতে হবে। অবশ্য মাক্সওয়েল কোম্পানীর পুনর্গঠন ও ১৯২৫ সালে ক্রাইসলার কর্পোরেশনের জন্মলাভ এরই পরিণতি।

কিন্তু সে সময় ১৯৫০ সালে প্রচলিত কর নির্ধারণ প্রণালী, বিশেষত যে সব বিধিবলে ব্যক্তিগত আয়ের সীমা পরিমিত করা হয়ে থাকে, তা' চালু থাকলে অবস্থা কী হতো? অন্তত আমার মনে হয়, সে অবস্থায় নাম ও যশের অধিকারী ওয়াল্টার ক্রাইসলার বিবাট রকমের ব্যর্থতা বরণের ঝুঁকি নিতে রাজি হতেন কিনা সন্দেহ। কাজেই ক্রাইসলারের কর্পোরেশনও গড়ে উঠত না। পূর্ববর্তী ২৫ বৎসরকাল ওয়াল্টার ক্রাইসলার কোম্পানীর কল্পনাপ্রবণ ও ফলপ্রদ প্রতিযোগিতার উদ্দীপনা দেখা যেত না। তা'হলে সমগ্র মোটরযান শিল্পের এত উন্নতি হোত না ও তা অকার্যকরী হতো।

গত ২৫ বছরে ক্রাইসলার কর্পোরেশন ৮৭ কোটি ২০ লক্ষ ডলার প্রত্যক্ষ কর দিয়েছে। কাজেই যে শিল্পে ব্যক্তিগত উদ্যোগের প্রয়োজন রয়েছে, তার ওপর ধ্বংসাত্মক করভার চাপান মঙ্গলজনক নয়। তা'ছাড়া, মালমশলা, পণ্য সরবরাহ ও অন্যান্য বাবদে যে হাজার কোটি ডলার ব্যয় হয়েছে, তা'থেকেও মোটা কর নিশ্চয়ই সরকারী কোষাগারে জমা হয়েছে। পক্ষান্তরে মজুরী ও বেতন বাবদ প্রদত্ত তিনশ' কোটী ডলার, লভ্যাংশ বাবদ প্রদত্ত ৪৩ কোটি ৪০ লক্ষ ডলার এবং গাড়ী বিক্রয় বাবদ নীট ১ হাজার ৪ শ' কোটি ডলার হ'তেও বিপুল পরিমাণ অর্থ সরকার নিশ্চয়ই কর হিসেবে কেটে নিয়েছে। ওয়াল্টার ক্রাইসলার ও তাঁর সহযোগীরা যখনই কোন ট্রাক তৈয়ার করেছেন, তখন তিনি নতুন একজনের (গাড়ী চালক) চাকুরী সংস্থান করতে পারছেন ভেবে সন্তোষ প্রকাশ করেছে। কোম্পানির আরম্ভ থেকে এ পর্যন্ত এক কোটি ৩০ লক্ষ যানবাহন নির্মাণ করা হয়েছে; কাজেই যতদিন এগুলি চলতে থাকবে ততদিন এর প্রত্যেকটি থেকেই কর সংগৃহীত হবে। এরূপ অবস্থায় ভাবী ক্রাইসলারদের ওপর বাজেয়াপ্ত-

মূলক কর ধার্য করে তাদের উৎসাহ স্তিমিত করা জাতি হিসাবে আমাদের পক্ষে অদূরদর্শিতার পরিচায়ক।

যে যাই বলুকনা কেন, ১৯২০ সালের পরও ওয়াল্টার ক্রাইসলার তাঁর পরিবারের জন্য খেটেছেন, যেমন তিনি খাটতেন ১৯২০ সালের আগে। তাঁর যন্ত্রপাতির বাক্সটি রক্ষিত হয়েছে ক্রাইসলার ভবনের শীর্ষে। কাজটা অদ্ভুত মনে হলেও যথার্থই হয়েছে। ঐ সমস্ত যন্ত্রপাতি তিনি নিজে তৈরী করেছিলেন এবং ঐগুলি দিয়ে কাজ করেই তিনি যন্ত্রীর নৈপুণ্য অর্জন করেন। যন্ত্রবিদ্ হিসাবে নৈপুণ্যর পরিচয় দেবার পর তিনি বিবাহের যোগ্যতা অর্জন করেন।

ক্রাইসলার কর্পোরেশনের বিরাট উৎপাদন ক্ষমতায় তিনি প্রচুর গর্ববোধ করতেন, কিন্তু নিউ ইয়র্ক সহরে ক্রাইসলার সৌধটি প্রকৃতই তাঁর অন্তরের প্রীতির নিদর্শন। একদা তিনি আমাকে বলেছিলেন, "ছেলেমেয়েরাই এটির মালিক। এতে আমার এক পেনিরও উপস্বত্ব নেই।" এ অট্টালিকাটি তাঁর পরিবারের লোকজনের ভাবী নিরাপত্তার প্রতীক বলে তিনি মনে করতেন। এসত্বেও তাঁর নিজের নাম বহনকারী প্রতিষ্ঠান 'ক্রাইসলার কর্পোরেশন' এখন তাঁর পরিবার ও অন্যান্য মার্কিন পরিবারের নিরাপত্তার পক্ষে আরও বহু গুণ বেশি প্রয়োজনীয় বলে প্রমাণিত হয়েছে। মহাযুদ্ধ তাঁর জীবনকে আরও মহনীয় ও অর্থপূর্ণ করে তুলেছিল; স্বচক্ষে দেখেছি ও দেখে অনুভব করেছি যে, তাঁর উদ্যমের ভেতর দিয়ে আমেরিকার প্রকৃত স্বরূপ কী অদ্ভুত-ভাবেই না প্রকট হয়েছিল।

স্পষ্টত একমাত্র অর্থই কদাপি তার জীবনরথের সারথি ছিল না। বালক বয়স থেকেই সব ব্যাপারে কৃতিত্ব লাভের জন্য তাঁর অসামান্য ব্যগ্রতা দেখা যেত: মানুষ ও যন্ত্রবিদরূপে তাঁর সকল কর্মপ্রচেষ্টাতেও ঐ একই আকাঙ্খার স্ফুরণ হয়েছিল। যতই তিনি উন্নতির উচ্চতর ধাপে আরোহণ করতে লাগলেন, ততই তিনি বৃহত্তর সুযোগ লাভের জন্যে নিজেকে যোগ্যতর করে গড়ে

তুলতে সচেষ্ট ছিলেন। ক্রাইসলার কর্পোরেশন গঠন ওয়াল্টাব ক্রাইসলারের জীবনেব সুসঙ্গত পরিণতি। প্রকৃত পক্ষে যে কোন পণ্যোৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠানই এক একটি বিশালকায় যান্ত্রিক সংস্থা বিশেষ। এতে অসংখ্য ছোটখাট সূক্ষ্ম যন্ত্রের সমাবেশ ঘটে থাকে। ঐগুলোকে ঐক্যতান সঙ্গীত সৃষ্টির উপযোগী বিভিন্ন বাদ্যযন্ত্রের সঙ্গে তুলনা করা যেতে পারে। অবশ্য গায়ক ছাড়া বাদ্যযন্ত্র একেবারেই অকেজো। কিন্তু কখনো কখনো বাদ্যযন্ত্র ও গায়কের যথাযোগ্য মিলন সত্ত্বেও সঙ্গীতরস পরিবেশনের পরিবর্তে নাদব্রহ্মের সৃষ্টি হযে থাকে। সুখের বিষয়, সুসংগঠিত উৎপাদনকাবী কোম্পানি সম্পর্কে ক্রাইসলারেব নিজস্ব যে ধারণা ছিল, তা'তে যন্ত্র ও নেতার পরিবর্তনের অপরিহার্য ও অবিরাম প্রযোজনীয়তাকে মেনে নেওয়া হয়েছিল।

১৯৩৭ সাল নাগাদ ক্রাইসলাব কর্পোরেশন সংগঠন উৎকর্ষের চরম শিখরে পৌছে। ঐবছর আলাপ আলোচনার সময় তিনি বলেছিলেন যে তাঁকে আর কোম্পানিব অন্যতম পরিচালক মনে করা অনুচিত। তিনি বললেন, "আমার কথা বলছ? আমি ওর দর্শক মাত্র।" প্রকৃতই তিনি দর্শকেব ভূমিকায় অভিনয় করছিলেন।

আমাদের কাজ শেষ হবার ও 'স্যাটারডে ইভিনিং পোস্টে' প্রকাশিত হবার পর একদিন তিনি এর ফলে দেশব্যাপী যে বিস্ময়কর সাড়া জেগেছে, তার প্রতি আমার দৃষ্টি আকর্ষণ করে সন্তোষ প্রকাশ করলেন।

অফিসেব বাইরে তিনি আমাকে এক তাড়া চিঠি দেখালেন, উচ্চতায় ঐগুলো কয়েক ফুট, আর সংখ্যায় সাত হাজার। তা'ছাড়া, প্রত্যেক ডাকেই অসংখ্য অভিনন্দনজ্ঞাপক চিঠিপত্র আসছিল। এসত্ত্বেও পত্রিকার প্রথম সংখ্যা বার হবার পরও তিনি বিশেষ উদ্বিগ্ন ছিলেন।

তাঁর নিজস্ব দুশ্চিন্তার জন্য কোনরূপ অসুবিধা বা বিলম্ব ঘটলে তিনি ক্ষমা প্রার্থনা করতেন। এ সম্পর্কে তাঁর কোনরূপ আন্তরিকতার অভাব ছিল না। তিনি বলতেন, "আমি জানি, আমাকে নিয়ে কাজ করা কষ্টকর, কিন্তু আপনি

এত ধৈর্যশীল!" শুধু ন্যায়বোধ থেকেই তাঁর মুখ হতে এরূপ কথা নিঃসৃত হতো না। যে বিষয়ে তিনি নিজেই বিধিনিষেধ প্রয়োগ করেছেন, তিনি আমাকে দিয়ে সেটা পুনরায় চালু করতে চেষ্টা করতেন। খুব বেশি দিনের কথা নয়; তার এরূপ আব একটা বিধিনিষেধ সম্পর্কে আমার কৌতূহল সঞ্চার হয়েছিল।

কাগজে ধারাবাহিক বই বেরোনা সম্পর্কে সাব্‌ওয়ে বেলষ্টেশন ও অন্যান্য স্থানে পোষ্টাব বিজ্ঞাপন আঁটাবাব ব্যবস্থা সম্পর্কে তার ঘোর আপত্তির কথা আমি শুনেছিলাম। তিনি আপত্তি কবেছিলেন কেন?

"আমি ভয় পেয়েছিলাম।"

"কিসের?"

"শ্রমিকদেব! তারা ঐ সব পোষ্টারে হয়ত লিখে বসবে।" আমি তো হতভম্ব; তিনিও তাঁর বক্তব্য ব্যখ্যা করতে চেষ্টা করলেন। বিদ্যুতের মতো এবার যেন বক্তব্য প্রকাশে সফল হলেন।

"রাস্তায় ঠুলিহীন ঘোড়ার মতো আমি যে বহুকিছু দেখতে পাই।"

ব্যাখ্যা ছাডাই তাঁর বক্তব্য বুঝা আমাব পক্ষে উচিত ছিল। তিনি ছিলেন ঘোর সংবেদনশীল, অথবা তাঁব নিজের ভাষায় 'স্পর্শকাতর।' অপরিমেয় দায়িত্ববোধেব জন্যই তাব মানসিক গঠন এজাতের হয়েছিল। যে বিরাট কারখানা তাঁর পরিচালনায় প্রাণবন্ত ও আশ্চয রূপ পরিগ্রহ করেছিল, আমাদের অধিকাংশের জীবনেই তার সঙ্গে তুলনীয় কোন কীর্তিই নেই।

আর একটা বিষয়ে তাঁর নিষেধ ছিল, সেটি হলো 'এই জীবনস্মৃতি'। এই কাহিনী প্রথমে একটা সাময়িক পত্রে বের হবাব তেব বছর পর পুস্তকাকারে এবার প্রকাশিত হলো।

১৯৩৬ সালে 'স্যাটারডে ইভিনিং পোষ্ট' সম্পাদক জর্জ হোরেস লরিমারের মনে সর্বপ্রথমে জীবনস্মৃতি লেখা সম্পর্কে চিন্তার উদয় হয়,—ক্রাইসলারের নয়। আমি সন্দিহান ছিলাম। মিঃ ক্রাইসলারের জনকয়েক ঘনিষ্ট সহযোগী

আমাকে আশ্বাস দিয়েছিলেন যে, পরে তাঁর সম্মতি ও সহযোগিতা পাওয়া যাবে। কিন্তু তাঁরা এবিষয়ে একমত হয়েছিলেন যে সে সময়ই তাঁর কাছে এরূপ প্রস্তাব করা নিষ্ফল। তা ছাড়া শুভক্ষণে প্রস্তাব করলে অল্পেতেই কাজ হতে পারে; কিন্তু বর্তমানে চেষ্টা করে বিফল হলে তখন মনে সঙ্কোচ আসবে। সুতরাং আমি অপরের কাহিনীর উল্লেখ মিঃ লরিমারের ঔৎসুক্য সৃষ্টির চেষ্টা করলাম, তখন তিনি আমাকে বললেন যে, ক্রাইসলারের কাহিনীই তাঁর কাছে বাঞ্ছনীয়। সাধারণত একজন স্বাধীনভাবে জীবিকা নির্বাহকারী সাংবাদিকই রোজগারের জন্য তাঁর কাহিনী রচনা করতে সমুৎসুক, কিন্তু এবার একজন সম্পাদকই আমার ঔৎসুক্য জাগিয়ে তুলতে তৎপর হয়েছিলেন।

এ ব্যাপারের অপর দিকও ছিল; সেটা আমার কাছে সত্যই বিস্ময়কর মনে হয়েছিল। পূর্বে আমি মিঃ লরিমারকে মোটরযান উৎপাদনকারীদের জীবনবৃত্তান্ত সম্পর্কে কোনরূপ আগ্রহ প্রকাশ করতে দেখিনি। আপাতত মনে হয়েছিল, একজনের কাহিনী প্রকাশিত হলে, অন্য সকলে অসন্তুষ্ট হতে পারেন। একদা আমি নিজেই ক্রাইসলারের জীবন-চরিত রচনার কথা বলতে দুঃসাহসী হয়েছিলাম। যা'হোক, পরে মিঃ লরিমারের মত বদল হয়। ক্রাইসলারের জীবনী অন্য সকালের চেয়ে স্বতন্ত্র প্রকার হবে কেন তদ্বিষয়ে তিনি কয়েকটি বিষয়ের উল্লেখ করেন। প্রথমত, ক্রাইসলার-সৌধ মোটামুটিভাবে ধরতে গেলে বিশ্বের সর্বোচ্চ অট্টালিকা; দ্বিতীয়ত, দেশের সর্বত্র লক্ষ লক্ষ যেসব মোটর চলাচল করছে, তাদের প্রত্যেক চারটির মধ্যে একটিই ক্রাইসলার গাড়ী। স্পষ্টত এ নামটি কাউণ্ট অব মণ্টি ক্রিষ্টোর মতোই ঘোর রহস্যজনক। মিঃ লরিমার আর যেসব হেতু উল্লেখ করলেন, সেগুলো স্বভাবতই আগ্রহ সঞ্চারকারী, কাজেই এর সাংবাদিক মূল্যও সমধিক। মন্দার সময় মিঃ ক্রাইসলার কী করে তাঁর কোম্পানির শক্তিবৃদ্ধি করেছিলেন, সে কাহিনী বর্ণনার সময় সম্পাদকের উৎসাহের আসল হেতু প্রকাশ হয়ে পড়ে। এর পর অবশ্য পরবর্তীকালে ক্রাইসলার কাহিনী প্রকাশ করা কেন অসামঞ্জস্যপূর্ণ হবে তিনি

তার কারণ ব্যক্ত করলেন। এতে আমি নিরাশ হলাম। তাঁর অবসর গ্রহণের সিদ্ধান্তের বিষয় তিনি আমাকে চুপি চুপি জানালেন। তিনি বললেন, "আমার সম্পাদনায় 'পোস্টে' শিল্পপতির সাফল্যমণ্ডিত জীবনের শেষ ইতিবৃত্ত হবে ক্রাইসলার কাহিনী।" সর্বোপরি তিনি আমাকে একটি পরিচয়পত্র দিতে চাইলেন। সুতরাং মিঃ ক্রাইসলারের সাক্ষাৎ প্রার্থনা করে তার পাঠাবার পর আমি নিউ ইয়র্কে ফিরে গেলাম। মিঃ ক্রাইসলার কয়েক মিনিট চিন্তার পর মিঃ লরিমার লিখিত পত্রের উপর নোট কেটে লিখলেন, "মিঃ স্পার্কস-এর সঙ্গে কাজ করবো।"

তখন আমার আনন্দ আর ধরে না। কিন্তু মাস কয়েক বাদে একটা পরিবর্তন হলো। এমনকি তের বছর পরও আমার অসন্তোষ সঙ্গত প্রতিপন্ন হয়েছে বলে মনে হয়। এরূপ জীবনী রচনার দুঃসাহস করা আমার পক্ষে উচিত কাজ হয়নি। অপর পক্ষের সহযোগিতার মধ্যে যেটা ভালভাবে করা যেত লেখার বিষয়ে সেই সামান্য একটুর কথা ছেড়ে দিলে ক্রাইসলারের আত্মকাহিনীর মোটামুটি অংশ ভালভাবেই লেখা হয়েছিল। আমি ও মিঃ লরিমার উভয়েই একাজে সন্তুষ্ট হয়েছিলাম। আমি চেয়েছিলাম পাণ্ডুলিপির যে কোন জায়গায় তিনি শুধু লিখে দেবেন, "ঠিক আছে। ডব্লিউ, পি, ক্রাইসলার, বড।"

দুঃখের কথা এই, একাজের জন্য যেসময় ব্যয় করবো বলে আমি ইচ্ছা করেছিলাম, তার চেয়ে ঢের বেশি দিন লেগে গেল, কারণ আমাদের মধ্যে দেখাসাক্ষাতের সময়ে আমরা নানা ভাবে বাধাপ্রাপ্ত হয়েছিলাম। তিনি গল্পচ্ছলে তাঁর জীবনের ঘটনাবলী বলে যেতেন, আর একজন শ্রুতি লিখন বিশারদ তা' সংকেত লিপিতে লিখে নিয়ে ভাবান্তরিত করতেন। কিন্তু এ-লেখাও তার অনুমোদন লাভ করেনি, একারণ জ্ঞানের ক্ষেত্রে এটার স্বীকৃতিলাভ করেনি।

এক সময় আমি কয়েক সপ্তাহ তাঁর সঙ্গে দেখা করতে পারিনি। কিন্তু

ডিসেম্বরের মধ্যভাগে টেলিফোনযোগে আহ্বান এলো : "কর্তা ফিরে এসেছেন ; সকালে তিনি নির্ঝঞ্ঝাট থাকবেন। আপনি কি আসতে পারবেন ?"

পরোক্ষে একটা কথা শুনেছিলাম। মিঃ ক্রাইসলার নাকি প্রতিলিপিতে উল্লেখিত কয়েকটি বিষয়ে নিরাশ হয়েছেন। কাজেই প্রচুর কাটছাটের আভাস পাওয়া গেল। ওয়াল্টার ক্রাইসলারকে দেখবার জন্যে আমি অধৈর্য হয়ে পড়েছিলাম, ক্রাইসলার সৌধের একটা লিফট-এ উঠবার সময় আমার এই ব্যগ্রতা প্রকাশ হয়ে পড়ল।

আমাদের আলাপ শুরু হলো। কিন্তু তার ভাবাতিশয্য ও অতিরিক্ত মৃদু শ্বাস নিতে মাঝে মাঝে গল্পের ছেদ পড়তে লাগল। তার মোদ্দা কথা ছিল, আমি সব কিছু লিখে থাকলে বিপদ ঘটবে, "আমি এখুনি সব কিছু প্রত্যাহার করে নোব। সব কিছু কেটেকুটে দোব।" তার এসব মৃদু শাসানিকে যদি ইটরূপে কল্পনা করা যেত তাহলে এগুলি দিয়ে ক্রাইসলার সৌধের চেয়েও বড় এক সৌধ নির্মাণ করা যেত।

যেদিনের কথা বলছি, তার আগের দিন তিনি আমার কাছে যেসব কাহিনী বলেছিলেন, সেদিন তিনি তার অধিকাংশই পড়েছেন। তার নিজস্ব অফিসটি অতি উঁচুতে অবস্থিত, মনে হতো যেন সর্বক্ষণ অতলান্তিকের বড়ো হাওয়া কক্ষে বয়ে চলেছে, জানালার খড়খড়ির ঠিক বাইরে যেন ভূতের করুণ কান্নার শব্দময় আভাস। তাঁর ডেস্কের ওপর অবস্থিত টাইপকরা একটি কাগজ তিনি দু'হাতে চেপে ধরেছিলেন। সুতরাং ঐদিন বাতাসের শোঁ শোঁ শব্দ সম্পর্কে খুবই সজাগ ছিলাম।

"আমার কাম্য বস্তু কি, জানতে চাও? ঐসব ছাটকাট করো, আর চেলাকাঠের আঁটির মতো জড় করো।" পেন্সিলের বৃত্তাকার একটি চিহ্নের ওপর তিনি আঙুল দিয়ে টিপে ধরছিলেন ; ওটা একটা বড় হাতে লেখা 'আমি।' "এই যে আমি আমি আমি শব্দ, এতেই আমার যত ভয়।"

সঙ্গে সঙ্গে আমি স্বস্তির নিঃশ্বাস ফেললাম। তাঁর বক্তব্য সত্যই নিম্ন কাহিনীর বস্তুনিষ্ঠ ও যুক্তিযুক্ত সমালোচনা। আত্মজীবনীর পাঠকগণ কতটা পরিমাণ 'বি' ভিটামিন-বঞ্চিত জানিনে, কিন্তু তাঁরা নিশ্চয়ই অন্যের মাত্রাতিরিক্ত 'আমির' প্রয়োগে ক্লান্তি বোধ করে থাকেন। এখানে ওয়াল্টার ক্রাইসলারের মনেও এজাতীয় কোন চিন্তা পীড়াদায়ক হয়ে থাকবে।

অন্যের গড়া প্রতিষ্ঠান সুসংগঠিত ও পরিচালনা করতে অপূর্ব দক্ষতা তাঁর ছিল। কর্মীর মর্যাদা রক্ষায় তিনি কদাপি পশ্চাৎপদ হননি। বিশিষ্ট ব্যক্তিদের সঙ্গে তিনি প্রায়ই মর্জিমত ও কর্কশ ব্যবহার করলেও সাধারণ কর্মীর কথা তিনি কদাপি ভুলে যেতেন না।

একদিনের ঘটনা স্মরণ আছে। নোংরা খাকির পোশাক পরিহিত জনৈক যুবক মিঃ ক্রাইসলারের খাসকামরায় আমাদের পুন:প্রবেশে বিস্মিত হোয়ে পড়ে। লোকটির কাজ জানালা সাফ করা, যারা নিউইয়র্কের আকাশস্পর্শী অট্টালিকার জানালা সাফ করে থাকে, বীমা কোম্পানিগুলো তাদের প্রথম শ্রেণীর দুঃসাহসী ব্যক্তি বলে গণ্য করে থাকে। কিছু দিন আগেও এদের জীবনবীমা করা হতো না এবং এখন এরা সাধারণ বীমাকারীদের প্রিমিয়মের দেড়গুণ প্রিমিয়ম দিয়ে থাকে। এই ব্যক্তি আমাদের দেখেই তাড়াতাড়ি তার বালতি, জানালা মোছার কাপড় ইত্যাদি নিয়ে চলে যেতে উদ্যত হলো।

"এতো তাড়াহুড়া করছো কেন, ছেলে?"

"আপনারা ব্যস্ত। আমিই চলে যাচ্ছি।" এই স্বাধীন কর্মীটির মুখ থেকে কোনও আনুষ্ঠানিক সম্বোধন বেরুল না।

"শোন ছেলে, তোমার বাইরে যেতে হবে না। দেখ, তোমার মাইনে ক'টি জানালা সাফ করলে, তারই উপর নির্ভর করে। সত্যি নয় কি?"

"মিঃ ক্রাইসলার, আমি থাকলে কি আপনাদের অসুবিধে হবে না?"

"না হবে না, আমার উপস্থিতিতে তোমার অসুবিধা হলে তোমার কাজ শেষ না হওয়া পর্যন্ত আমি অন্য ঘর ব্যবহার করবো।"

জানালার খড়খড়িগুলো সাফ করে লোকটি চলে গেলে মিঃ ক্রাইসলার শুধু বললেন, "বহু বছর আমি এ নিয়ে মাথা খারাপ করেছি।"

"কী বললে?"

"যখনই কোন শ্রমিককে দেখি তখনই তাকে বুঝিয়ে দিতে চেষ্টা করি যে আমিও তাদেরি একজন। যে কোন রাতে অফিস ত্যাগের

সময় আমার হালচাল দেখো। প্রবেশ ও নির্গমনের সময় কর্মীদের কিছু না কিছু আমি বলবই। এক তলায় তথ্য সরবরাহকারী যুবকটি পেছন দিয়ে বসে থাকলে নিশ্চয়ই তাকে কিছু বলবো, তাকেও কিছু বলতে হয়ই। আমি তা'কে বলি, 'গুড নাইট'। এখন এরা আমাকে দেখামাত্র আলাপ করে থাকে।"

খুব কম লোকই তাঁর মতো এমন জোর দিয়ে কথা কইতে অভ্যস্ত; কোন দুঃসাহসিক কাহিনীব বর্ণনাকালে যেকোন উত্তম নাটকের দ্বিতীয় সর্গের চরমাবস্থার মতোই তাঁর আবৃত্তি শিহবণ জাগাতো। তবু বক্তব্য শেষ হবার সঙ্গেই তার মনের অবস্থাবও হঠাৎ পরিবর্তন হতো, তিনি বুঝলেন যে আমাব আগ্রহের আড়ালে একটা উদ্দেশ্য কাজ করছে। হঠাৎ তিনি বলতেন, "এ ঘটনা ব্যবহার করতে পারবে না। এতে অন্যের আঁতে ঘা লাগবে।" আবার এক সময় তিনি মৃদু ভর্ৎসনার স্বরে বলতেন, "কোন লোকেবই নিজের ঢাক নিজের পিটান উচিত নয়।" এসত্ত্বেও তিনি নিজেব প্রকৃত মনোভাব গোপন কবতেন না। দৃষ্টান্তস্বরূপ, আমেরিকার শাসন কর্তৃপক্ষের জাতীয় পুনবায়ণ সংস্থা ন্যাশনাল রিকভারি অ্যাডমিনিস্ট্রেশন অথবা এন, আর, এ নীতি সম্পর্কে তিনি নিম্নোক্ত মন্তব্য করেন: "এটাই তো এন, আর, এ-র যত দোষ। তারা ভালমন্দের বিচার করে না, পচা ও ভাল আপেল একই বস্তাবন্দী করে। এদেশে বহু ভাল ব্যবসা রয়েছে, মন্দের চেয়ে ভাল'র সংখ্যাই বেশি। এজন্যেই তো ব্যবসায়ী সমাজের অধিকাংশই শাসন কর্তৃপক্ষের বিরুদ্ধবাদী।"

অবশ্য শাসনব্যবস্থাব বিরোধী তিনি ছিলেন না। কিন্তু স্বীয় নামবাহী তাঁর কোম্পানী, তাঁব প্রতিপালিত কর্মচারীদল ও কারখানায় উৎপন্ন বস্তু সম্পর্কে অসম্ভব গর্ব তাঁব ছিল। কিন্তু অগ্ন্যুৎগারী আগ্নেয়গিরির গলিত লাভাস্রোতের মতো ওয়াশিংটন হতে সব রকমের ব্যবসার বিরুদ্ধে জঘন্য ও বিপজ্জনক প্রচারণা শুরু হয়েছিল।

উইলিয়াম সি ডুরান্ট একটা ঘটনার কথা আমাকে বলেছিলেন। ওয়াশিংটনের এক হোটেলে মোটর শিল্পের অধিপতিদের এক বৈঠক হচ্ছে; ওয়াল্টার ক্রাইসলার এতে উপস্থিত। মোটরশিল্পে কাযোপযোগী একটি 'বিধি' রচনা করা ও তদনুযায়ী মোটর উৎপাদনের ব্যবস্থা করাই সবার উদ্দেশ্য। জেনারেল হিউ জনসনও সম্মেলনে যোগ দিয়েছেন। কিন্তু তাঁর আচার ব্যবহার

দুরন্ত নয়। সবাইকে দিয়ে তিনি সই করিয়ে নিচ্ছিলেন, "নাও সই দাও।" যেন তিনিই মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের প্রবক্তা।

উপস্থিত ব্যবসায়ীবর্গের কাছে হিউ জনসনের আচরণ রূঢ়, কর্কশ ও অশিষ্ট মনে হলো। ওয়াল্টার ক্রাইসলার হিউ জনসনের মুখের খুব কাছে নিজের মুখ নিয়ে গেলেন, আর নিজের বিস্ফারিত করাঙ্গুলি এন, আর, এ-র কর্তার সার্টের বুকের দিকটায় স্থাপন করে বললেন। "বসো না মশায়, সোনালি সুচিখচিত পোষাকধারী অমুক।" বলেই তিনি ঠেলে দিলেন। হিউ জনসনও গজর গজর করে বসে পড়লেন। এর পর জনসন বেশ খানিকক্ষণ মনোযোগ দিয়ে শুনলেন। ক্রাইসলার বাস্তব যুক্তি দেখিয়ে বললেন, "যদি মার্কিন যুক্তরাষ্ট্রের প্রত্যেকের মনে এ চিন্তা ঢুকিয়ে দেন যে নিছক ব্যবসা বলেই এদেশের ব্যবস্থা মাত্রই খারাপ, তাহলে ফল কি হবে বুঝতে পারছেন? নির্ঘাৎ বিদ্রোহ হবে। তবে কথা হচ্ছে এই, গবর্ণমেন্ট যদি সব ব্যবসা ও শিল্প পরিচালনার ভার গ্রহণ করেন, তাহলে গোটা দেশের মানুষকেই তাদের পরিচালনা করতে হবে। তার মানে সব কিছুই চালাতে হবে। কিন্তু এখানেই যত বিপদ। কোন কোন ব্যবসা যেমন খারাপ, তেমনি সরকারী ব্যবস্থাতেই যত সব বিপদ বেশি।

এর পর বৈঠক শেষ হয়। আবহাওয়া একটু ভাল। জেনারল মহোদয় সেই উৎপাদককে 'ওয়াল্ট' বলে সম্বোধন করলেন। পক্ষান্তরে অপর পক্ষও তার শিষ্টতার প্রতিদান করে তাঁকে 'হিউ' বলে অভিহিত করেন।

তাঁর দেহাবসানের সঙ্গে সঙ্গেই ক্রাইসলার কর্পোরেশনে ওয়াল্টার ক্রাইসলারের নেতৃত্বের অবসান ঘটেনি, সে নেতৃত্বের শেষ হতে এখনো দেরি। তাঁর প্রভাবাধীন ব্যক্তিদের মধ্যে সর্বোৎকৃষ্ট দৃষ্টান্ত কে, টি, কেলার; তিনি কর্পোরেশনের সভাপতি। মিঃ ক্রাইসলারের দশম মৃত্যু বার্ষিকীর অব্যবহিত পূর্বে মিঃ কেলার বলেছিলেন, "একথা বলতে সংকোচ নেই, বিগত দশবার বছরের মধ্যে যেসব বড় রকমের সিদ্ধান্ত আমরা গ্রহণ করেছি, তাতে আমরা ওয়াল্টার ক্রাইসলারেরই প্রবর্তিত কয়েকটি মৌলিক নীতিরই সারবত্তা প্রতিষ্ঠিত করেছি।"

কর্পোরেশনের সম্প্রসারণের হার সম্পর্কেও মিঃ কেলার পূর্বের অনুসৃত নীতি বজায় রেখেছেন। একদা তারা মাত্রাতিরিক্ত কারখানা সম্প্রসারণের কুফল পর্যালোচনা করে এইরূপ একটা চুক্তির মতো করেছিলেন যে বছরে শত-

করা দশ ভাগের বেশি ক্রাইসলার কর্পোরেশনের সম্প্রসারণ করা হবে না। অবশ্য তার পূর্বে একবার অকস্মাৎ ক্রাইসলার কর্পোরেশনের আয়তন ৫।৬ গুণ বেড়ে যায়।

১৯২৫ সালে ক্রাইসলার কর্পোরেশনের জীবনপ্রভাত; ঐ সময় বার্ষিক উৎপাদনের ভিত্তিতে মোটর উৎপাদন শিল্পে এই কর্পোরেশন বত্রিশতম স্থানাধিকারী হয়। এর মাত্র কয়েক বছরের ভেতরই ক্রাইসলার কর্পোরেশন জেনারেল মোটরস ছাড়া যে কোন কোম্পানী অপেক্ষা বেশী মোটর গাড়ী উৎপাদন করতে থাকে। ডজ কোম্পানি কিনে নেবার পরে এর উৎপাদন ক্ষমতা ও নানাস্থানে বিস্তৃত বিক্রয়কেন্দ্রসমূহ কর্পোরেশনের সঙ্গে যুক্ত হয়, তার ফলেই কর্পোরেশনের অভূতপূর্ব বিস্তার ঘটে। এক সময় মিঃ ক্রাইসলার আমাকে বলেছিলেন, "ডজ কেনাই আমার সবচেয়ে বড় কৃতিত্ব।" ক্রাইসলার ও ডজ প্রতিষ্ঠানকে এক সঙ্গে যুক্ত করে মিঃ ক্রাইসলার মোটর উৎপাদনের কারখানাকে শুধু আয়তনেই বাড়ান নাই, এটাকে 'যথেষ্ট' বড়ও করেছিলেন, অর্থাৎ আমেরিকার বাজারে গাড়ীর অসম্ভব চাহিদা পূরণকল্পে বিরাট উৎপাদন যন্ত্রের পূর্ণ ক্ষমতা প্রয়োগ করলেন। বাস্তবিক, এই চাহিদার অভাব থাকার জন্যই ১৯২০ সালে ফ্রান্সের সাইট্রোয়েন মোটর কোম্পানিকে জেনারেল মোটরস-এর অন্তর্ভুক্ত করা সঙ্গত নয় বলে তিনি স্থির করেছিলেন। সাইট্রোয়েন কারখানার সীমা ফ্রান্সের মধ্যেই আবদ্ধ ছিল, এর কারণ তদানীন্তন ইউরোপের দেশে দেশে প্রচলিত শুল্কগত বাধা। সেই ঘটনার পর আজ ত্রিশ বছর চলে গেছে, মাঝখানে একটি বিশ্বযুদ্ধও সংঘটিত হয়ে গেছে। এখন ইউরোপীয় অর্থনীতির এই বিরাট ত্রুটি দূর ক'রে তার একটা সামঞ্জস্য সাধন করাই আমাদের পররাষ্ট্রনীতির অন্যতম মুখ্য উদ্দেশ্য হয়ে দাঁড়িয়েছে। মার্শাল পরিকল্পনায় সৃষ্ট তহবিলের অর্থ দিয়ে আমরা যা করবার চেষ্টা করছি তার একটা বড় অংশেরই লক্ষ্য হচ্ছে যুক্তরাষ্ট্র যেমন শক্তিশালী, পশ্চিম ইউরোপকেও তেমনি শক্তিশালী করা। উৎপাদনশক্তির দিক থেকে আমেরিকার শক্তি এখন প্রচুর, কারণ এদেশের বাজার সম্পূর্ণ সুসংহত আর সেখান থেকে মার্কিন পণ্যোৎপাদকদের প্রতিভার প্রতি সর্বদাই একটা চ্যালেঞ্জ আসছে।

অবশ্য মাল বিক্রয়ের উপযোগী বিরাট ক্ষেত্র না থাকলে কারখানার বিরাট

আয়তনের জন্য অনুতাপ করতে হ'তে পারে। কিন্তু শেভ্রলে, ফোর্ড ও প্লিমাথ গাড়ী তৈয়ার করতে হলে বৃহৎ আয়তনেরও বিশেষ প্রয়োজন।

জাতি হিসেবে আমরা যে বিপুল শক্তির অধিকারী, তা'র আসল হেতু এখানেই নিহিত। তবে ব্যক্তির অধিকার বোধের ওপর প্রতিষ্ঠিত গভর্ণমেন্টে আমাদের অবিচল আস্থা রয়েছে বলেই এতাবৎকাল এ-পদ্ধতির সু-প্রয়োগ হয়েছে। সাম্প্রতিক কালে স্বাধীন ব্যক্তিগত উদ্যোগের প্রতি মৌখিক সমর্থন জানিয়ে যথেষ্ট প্রচার হয়েছে, আবার এই স্বাধীন ব্যবস্থার উচ্ছেদ সাধনের জন্যও বহু অশুভ প্রচেষ্টা হয়েছে।

ডানকার্কের সময়ও ওয়াল্টার ক্রাইসলার জীবিত ছিলেন; অবশ্য তখন তিনি অথর্ব। সময়টা ১৯৪০ সালের মে মাস। প্রকৃত প্রস্তাবে আমেরিকার পক্ষে ঐ সময়ই যুদ্ধ আরম্ভ। এর দেড় বছর পরে পার্লহারবার আক্রমণে নৃশংস শত্রুর গভীর অভিসন্ধি প্রকাশ হয়ে পড়ে। আবার ১৯৫০ সালের প্রারম্ভে আমরা আর একটি ক্রূর প্রতিপক্ষের দ্বারা অতর্কিত আক্রমণের আশংকায় সন্ত্রস্ত হয়ে পড়েছিলাম। এ ব্যাপারে উপর্যুপরি সমাজতন্ত্রবাদের কাছে অবিবেচনাপ্রসূত আত্মসমর্পণের ফলে কী বিপর্যয় ঘটতে পারে, সে বিষয় আমাদের বিবেচনা করা কর্তব্য। যে সমাজব্যবস্থার অধীনে ওয়াল্টার ক্রাইসলারের মতো বিরাট পুরুষের আবির্ভাব ঘটেছিল, সমাজতন্ত্রবাদ সেই সমাজ ব্যবস্থার ঘোরতর বিরোধী।

ক্রাইসলার যদি কানসাসের অন্তর্গত এলিস হতে অন্যত্র যেতে প্রলুব্ধ না হতেন তা'হলে বিগত মহাযুদ্ধে আমাদের সশস্ত্র বাহিনীর ব্যবহারের উপযোগী বিভিন্ন দ্রব্যোৎপাদন অসম্ভবরূপে ব্যাহত হতো। আর ১৯২৫ সালে যদি ক্রাইসলার করপোরেশন গঠনের ব্যাপারে আমাদের প্রতিপক্ষ তাঁকে নিরুৎসাহিত করতে সমর্থ হতো, তবে বিশ্বযুদ্ধে তাদের কী বিরাট লাভই না হতো! হয়ত যেসব দ্রব্য উৎপাদন করা হয়েছিল, তা' নির্মাণ করা যেতো কিনা কে বলবে। বিগত যুদ্ধে ক্রাইসলার কর্পোরেশন যে সব সমরোপকরণ তৈয়ার করে, নিচে তার তালিকা দেওয়া হলো:

(১) ২৫ হাজার ট্যাঙ্ক,
(২) ১৮ হাজার রাইট বি-২৯ ইঞ্জিন
(৩) ৬০ হাজার বফর্স কামান
(৪) ৫ হাজার বি-২৯ ফিউসলেজ অ্যাসেমব্লিজ

(৫) ১০ হাজার নৌ ইঞ্জিন
(৬) ১০ হাজার কর্সেয়ার অবতরণকারী গিয়ার
(৭) ৩০ হাজার অগ্নি-নির্বাপক যন্ত্র
(৮) ৩ লক্ষ হাউই (রকেট)
(৯) ৩ লক্ষ ৬০ হাজার বম্ শ্যাকল্‌স
(১০) ১ কোটি ২০ লক্ষ ডুরালুমিনাম ফোর্জিংস্
(১১) ৪ লক্ষ ৩৫ হাজার সেনাবিভাগীয় ট্রাক
(১২) ১২ হাজার ট্যাঙ্ক ইঞ্জিন
(১৩) ৫ হাজার ৫শ' কার্টিস হেলডাইভার সেণ্টার উইঙ্গস্
(১৪) ২ হাজার রাডার অ্যাণ্টেনা মাউণ্টস্
(১৫) ৫ হাজার ৫শ' স্পেরি গাইরো কম্পাস
(১৬) ৩ শ' কোটি ক্ষুদ্রাকার ক্ষেপনাস্ত্রের গুলিগোলা
(১৭) ১০০ মাইল সাবমেরিন শিকারের জাল
(১৮) ১৫৮৬ টি সন্ধানী আলোর রশ্মিবিচ্ছুরণ যন্ত্র

প্রত্যেকবার আমার সঙ্গে তার আলাপের সময় ক্রাইসলারের চোখ দিয়ে জল গড়িয়ে পড়ত; যখন তিনি দরিদ্র যুবক ছিলেন, হয়ত তার সেই অতীত জীবনের কথা স্মরণ হতো। প্রথম প্রথম আমি ভুল করে ভাবতাম, নিজের জন্যই তাঁর যত বেদনা। কিন্তু পরিশেষে আমি উপলব্ধি করতে পারলাম যে মালগাড়ীতে করে সহর হতে সহরান্তরে গমন এবং কাজের ও অভিজ্ঞতা সঞ্চয়ের সুযোগ প্রত্যাশায় অতীত বহুবছরসহ তার প্রথম যাত্রারম্ভের অশুভ সূচনার কথা মনে করেই তিনি এত বিচলিত হয়ে পড়তেন। অবশ্য এটা কৃতজ্ঞতা স্বীকার, আমেরিকার যে বিধিবিধান তার বিপুল সাফল্য সম্ভব করেছিল, তাদের সকলের উদ্দেশ্যেই এ-কৃতজ্ঞতা নিবেদিত। অন্য যে সব নিঃসঙ্গ যুবক সফলতা লাভের প্রত্যাশায় এখনও সচেষ্ট, তারা তার কাহিনী জেনে উৎসাহিত হবে,—এই আশাতেই তিনি তার জীবনবৃত্তান্ত বলে গেছেন।